

Ett tämligen vanligt år

En krönika om trafikåret 2003

Christer Ljungberg
Trivector Traffic AB

Under 2003 diskuterades bland annat trafiksäkerhet, trängselavgifter, tunnlar och TRAST. Men vi undvek noggrant att diskutera varför vi fortsätter i riktning mot ett icke hållbart transportsystem. Och frågan om den svenska transportforskningens inriktning passerade lika obemärkt ...

Trafiken ökade – som vanligt

Precis som under de senaste åren ökade trafiken på våra vägar 2003, men mindre än förra året. Från december 2002 till november 2003 ökade trafiken med 1,9% på det statliga vägnätet. Det är betydligt mindre än under 2002, då trafiken ökade med 3,3%.

Det är inte lätt att dra några slutsatser av denna förändring. Under senare år har variationerna mellan åren varit ganska stora; ökningarna har legat på mellan 1,5 och 3,3%. I snitt ligger förändringarna den senaste femårsperioden på 2% ökning per år, vilket i sig är en betydande siffra. Och ingen tycks ha viljan eller modet att göra något åt saken.

Vi behöver en decoupling i vårt transportsystem, dvs vi behöver frikoppla den ekonomiska tillväxten från ökande trafik och därtill hörande miljöproblem. För att göra det måste vi släppa fixeringen vid rörlighet och framkomlighet, och istället börja arbeta för en bättre tillgänglighet. Att vi får tillgång till olika aktiviteter och platser är själva målet med transportsystemet – tillgänglighet skapar nytta, rörlighet skapar kostnader. Kan vi minska kostnaden för tillgängligheten – inklusive de externa kostnaderna – genom att minimera den rörlighet som behövs för att uppnå en viss tillgänglighet, så tjänar alla på det, och välfärden ökar.

Tågresandet minskade – och när går tåget i tid?

Samtidigt som trafiken på våra vägar ökade, så minskade antalet SJ-resenärer förra året med 1,5 procent jämfört med 2002. Orsakerna är förmodligen flera, men nog påverkas vi av att så många tåg har svårt att hålla tiden.

Totalt avgick runt 90% av alla svenska tåg under 2003 i tid, vilket kan låta bra. Men skillnaderna är stora: Arlanda Express gick i tid 98% av turerna, medan X2000 låg på 74%. Den som åker tåg mellan Stockholm och Malmö känner förmodligen igen fenomenet. Ska tåget vara ett alternativ till flyg och bil måste punktligheten förbättras väsentligt.

Nu inför SJ en restidsgaranti, som väntas kosta SJ 30 miljoner om året. Hade det inte varit bättre att vänta med detta erbjudande, och under ett år satsa summan på att förbättra de processer som påverkar punktligheten? Lär av Arlanda Express!

Trafiksäkerheten blev bättre, men bara i städerna

Under 2003 omkom cirka 530 personer i den svenska trafiken, att jämföra med 532 året innan. Ingen tydlig förbättring alltså. När det gäller svårt skadade så tycks antalet ligga kvar på samma höga nivå som förra året, då antalet dödade minskade. ”Från likkistan till rullstolen” tycks fortfarande gälla.

Om man studerar siffrorna lite djupare kan man konstatera att det är skillnad på statliga och kommunala vägar. På det statliga vägnätet ökade antalet trafikdöda förra året från 402 till cirka 415. På det kommunala och enskilda vägnätet omkom däremot preliminärt 98 personer jämfört med 112 året innan. Antalet trafikdödade i landets städer och tätorter har inte varit så lågt på över femtio år.

Kommunernas trafiksäkerhetsarbete tycks alltså ge effekt, medan Vägverket inte lyckas lika bra på det statliga vägnätet, trots omfattande satsningar på mitträcken och liknande.

I den rapport av trafiksäkerhetsläget som Vägverket lämnade den 7 januari 2004 redovisar man ett stort knippe ytterligare åtgärder. De bygger till stora delar på ökad övervakning av hastigheter och nykterhet. Och visst kan sådant ge effekter. Det man kan fråga sig är varför inte detta gjorts tidigare. Nästan allt man föreslår är åtgärder som varit kända i decennier.

Stadsjeeparna blev fler

Sverige är Europas amerikaner och har följaktligen de största bilarna i Europa. I en forskningsrapport som Per Kågesson gjort för Vägverket¹ konstateras att svenska bilar drar nästan 20% mer än genomsnittet i EU. Och bilar blir allt större och tyngre. Vi tycks vara bäst i Europa på att haka på den nya trenden med SUV:ar, alltså stadsjeepar. Volvo sålde förra året 2.779 exemplar av sin stadsjeep XC90 i Sverige.

Bilindustrin och EU skrev 1998 på att avtal om att minska bränsleförbrukningen för nya bensinbilar till 0,59 liter/mil år 2008. Ser man på Europa i stort har också bränsleförbrukningen för nya bilar sjunkit sedan avtalet skrevs. Men inte i Sverige; här ökar bränsleförbrukningen istället. Detta bekräftas också av Motormännens Riksförbund, som varje år låter sina medlemmar rapportera förbrukningen på sina bilar. Och de 14.000 som har en bil av 2002 års modell rapporterade en genomsnittlig förbrukning på 0,85 liter/mil, vilket är mer än 2001 års siffror.

Kågesson anger i sin rapport ett antal skäl till att Sverige har så stora och bränsletörstiga bilar. De intressantaste är kanske förmånsbeskattningen och

¹ Kågesson, Per, Varför är Sverige sämst i klassen? Den svenska fordonsflottan i ett europeiskt perspektiv. Vägverket, Publ.nr 2004:14

den därmed sammanhängande hänsynen till bilindustrin. Som förslag för han fram en koldioxidifferentierad fordonsskatt, och kanske en slags handel med utsläppsrätter. Varför inte? – utsläppsrätter för transporter kommer säkerligen vad det lider.

Det är inte målen det är fel på

På alla nivåer i samhället (EU, Sverige, Vägverket, kommunen) finns det stolta övergripande dokument (EU:s vitbok, Sveriges transportpolitik, god bebyggd miljö, hållbarhet, kommunernas översiktsplaner osv) som alla verkar ha insett vad som krävs för att skapa ett hållbart samhälle, en attraktiv stad, ett hållbart transportsystem etc.

Problemet är bara att när man kommer till den enskilda frågan (utbyggnaden av motorvägen, det externa köpcentret, den nya gågatan) så skymms alltid det stora övergripande målet av praktiska hänsyn, marknadsmässiga ståndpunkter etc. Effekten blir att vi inte klarar av att hålla riktningen mot det övergripande målet. Istället avlägsnar vi oss allt mer från det.

Vi tycker att ett litet steg i fel riktning inte utgör ett problem. Problemet är bara att vi tar massor av felsteg hela tiden. Det blir en ”de små stegens tyranni”. Vi tror att det kommer att finnas massor av tid ”sen” att fatta de stora beslut som ska leda oss i rätt riktning. Och vi glömmer att det blir svårare och svårare ju mer bort från huvudriktningen vi kommer.

Översiktsplanerna i våra kommuner innehåller oftast mål som ”Resor och transporter ska i största möjliga utsträckning ske miljöanpassat och bilresor och biltransporter ska minska”. Samtidigt kan man bygga ut externhandel, öka kapaciteten i bilnätet osv – åtgärder som går stick i stäv med de övergripande målen. På samma sätt är det på nationell nivå. Det finns ett ord för detta: hyckleri.

Ska vi nå målen – vilket är en nödvändighet för våra barn och barnbarns skull – så måste även de mindre besluten gå i rätt riktning, annars kommer vi oundvikligen att köra fel.

Kanske kan vi få en kompass i TRAST (”Trafik för en attraktiv stad”), den nya handboken för trafikplanering i staden. I en kraftsamling har Vägverket och Kommunförbundet, med hjälp av många av landets experter, samlat en stor mängd vetande och metoder kring hur man bör planera trafiken för att få en attraktiv stad.

TRAST innehåller en bred uppsättning metoder för arbetet med ett hållbart transportsystem. Kanske är det tur att vi samlat denna kunskap just nu.

En trafikforskning i kris

De senaste åren har Sveriges trafikforskare fått allt svårare att få pengar till den forskning som är nödvändig för att Sverige ska kunna behålla och vidareutveckla den kunskapsbas vi byggt upp under årtionden. Finns det inga forskningspengar, så finns det inga forskare, och då blir det ingen ny kunskap. På sikt utarmas även utbildningen.

Vinnova, som tog över transportforskningspengarna från KFB, har vridit forskningen mot innovation och tillväxt, och man tycks se transporterna

enbart som ett medel att skapa denna tillväxt. Men mycket av den forskning som är nödvändig för ett bättre framtida transportsystem handlar varken om innovationer eller tillväxt. Ett exempel är trafiksäkerhet, ett annat är grundläggande trafikteknik. Vinnova skapades under ett 90-tal som handlade om att vi alla skulle bli börsmiljonärer på en snabb tillväxt som IT skulle skapa. Och man tycks inte ha lämnat detta 90-tal.

Vägverket tycks inte ha insett det allvarliga i läget och på allvar kunnat lappade hål i den svenska transportforskningskartan som blivit följd av Vinnovas prioriteringar.

I en noggrann genomgång², finansierad av Vinnova, har Krister Spolander jämfört transportforskningen före och efter Vinnova. Rapporten ger tyvärr inte något besked om varför de nästan 600 miljoner som i Sverige årligen satsas inom det ganska vida området ”transportforskning” nu totalt tycks undvika att landa hos den typ av forskning som fortfarande har hög prioritet utomlands. Där har man förstått att allt inte handlar om IT, innovation och tillväxt.

Rapporten konstaterar bara att TransSam, sammanslutningen av forskningsorgan inom transportområdet, inte gjort någon ”egen bedömning av hur forskningsbehoven förändrats och hur de forskningsstödjande myndigheternas prioriteringar förhåller sig till dessa förändringar”. Det har vi märkt.

Ett bra sätt kunde ju vara att fråga oss avnämare. Ge oss tillbaka en svensk transportforskning värd namnet, och gör det innan all samlad kunskap försvunnit från universiteten och det inte längre finns studenter med bra utbildning att anställa.

Tillväxt och välfärd

Tillväxt och välfärd är två återkommande mantra, vare sig det handlar om översiktsplaner eller forskningsprogram. Att tillväxten måste vara hållbar – och frikopplas från ökande miljöproblem till följd av exempelvis ökade transporter – börjar så sakta vinna förståelse. Tyvärr går det alltför sakta, och vägen till insikt verkar vara minst sagt krokig. Och den vägen är kanske den viktigaste att förbättra.

Välfärd – att färdas väl – är det som vårt arbete som trafikplanerare i grunden handlar om. Och här måste vi kanske vidga perspektivet. För visst är väl ett hållbart resande en viktig form av välfärd?

Christer Ljungberg
22 januari 2004

² Spolander, K, 2003, Förändrad finansiering av transportforskningen, Vinnova Rapport VR 2003:7