

Framtiden är inte vad den varit

En krönika om trafikåret 2004

Christer Ljungberg
Trivector Traffic AB

Håller något nytt på att hända inom transportområdet? Trafiken ökar inte lika snabbt längre, bilföretagen går med jätteförluster, miljöbilarna blir fler och man börjar diskutera ifall oljan håller på att ta slut. Kan vi ana att en ny verklighet sakta börja växa fram? Och i så fall, har vi kartan till denna nya verklighet, dvs är vi som trafikplanerare medvetna om de förändringar som verkar vara på gång? Och är vi beredda att planera för denna nya verklighet?

Trafikökningen 2004 – begynnande decoupling?

Trafiken på det statliga vägnätet ökade med 1 % under 2004. Det är det lägsta värdet på trafikökning för ett år sedan 1998. Detta trots en ökning av BNP på nästan 4 %. Ser vi på ökningen när det gäller enbart lastbilar stannar denna vid 1,6 %, även det ett värde långt under BNP-ökningen. Vi kan alltså konstatera att transportökningen varit betydligt mindre än BNP-ökningen, för både persontransporter och godstransporter.

Att frikoppla den ekonomiska tillväxten från ökning i transportarbetet och därmed ökande miljöproblem är en viktig uppgift. Detta slogs fast vid EU-toppmötet i Göteborg 2001, som de flesta mest kommer ihåg genom upploppen på Avenyn.

“A sustainable transport policy should tackle rising volumes of traffic and levels of congestion, noise and pollution [...]. Action is needed to bring about a significant decoupling of transport growth and GDP growth, in particular by a shift from road to rail, water and public passenger transport.”

European Council in Gothenburg in June 2001.

Studerar man trafikutvecklingen jämfört med BNP under de tio senaste åren kan man konstatera att vi i Europa har ökat biltrafikvolymerna mer än BNP och alltså gått i motsatt riktning. Detta gäller för såväl personbilar som lastbilar.

I USA har utvecklingen varit den motsatta. Från en högre utgångsnivå på transportintensiteten (den trafik som krävs per BNP-enhet) har man under de senaste åren minskat denna. Dock ligger man fortfarande högre än Europa, men skillnaderna minskar.

Hur ser det då ut i Sverige? Jo, ser man på den tunga trafiken så har den helt följt BNP-utvecklingen under de tio senaste åren om vi ser till antalet fordonskilometer. Väljer vi istället att studera antalet tonkilometer kan vi se att antalet transporterade ton med lastbil har minskat något sedan 1997, trots att BNP ökat och trots att antalet transporterade ton med järnväg stått stilla. Detta skulle kunna vara tecken på en begynnande dematerialisering, dvs i kunskapssamhället behöver vi inte frakta lika många ton som tidigare för att åstadkomma ett visst värde. Ser vi på

den totala trafiken på våra vägar så har denna bara ökat cirka hälften (18 %) av vad BNP ökat (32 %) de senaste 10 åren¹.

I EU-projektet SPRITE har man undersökt vilka åtgärder som ger bäst effekt om man vill skapa decoupling. Man har gått igenom och analyserat ett mycket stort antal åtgärder och de sju som man angett fungerar bäst är:

- bilpooler
- parkeringszoner
- trängselavgifter
- bränsleceller
- höghastighetståg
- vägavgifter för godstrafiken
- mobility management

Har då resonemanget om decoupling någon relevans för en trafikplanerare på lokal nivå? Ser man till listan ovan så visst är det så. I den nyligen genomförda 2:a utvärderingen av LundaMaTs – Sveriges mest omfattande trafikstrategi för ett hållbart transportsystem, som man nu arbetat med i sex år – finns flera tecken som tyder på detta.

Här har det omfattande åtgärdsprogrammet, med både fysiska åtgärder och mobility management, gjort att man lyckats hålla tillbaka den trafikökning som annars skulle ha skett. Sedan 1998 har biltrafiken i Lund inte ökat, cykeltrafiken ökat med cirka 5 %, och kollektivtrafiken ökat med runt 17 %. Studerar man mått på den ekonomiska tillväxten, som medelinkomst och handelns omsättning, kan man för båda se en ökning på cirka 25 %. Alltså har det inte behövts ökad biltrafik för att åstadkomma denna tillväxt.

Det skall bli intressant att se vilka effekter trängselavgifterna i Stockholm kommer att ge. Kanske kan vi även här se en begynnande decoupling?

Hur länge räcker oljan?

I den i många stycken utmärkta koldioxidstrategi som Vägverket tagit fram under 2004 diskuterar man frågan om hur länge oljan kommer att räcka. Och man drar slutsatsen att ”även med hänsyn till en ökad användning i länder som Kina och Indien kan därför någon brist på fossila bränslen inte ses under överskådlig tid”.

Man bygger sin bedömning på att nuvarande olja kan räcka i 45 år, att man ur tung råolja, oljeskiffer och oljesand kan utvinna olja i 240 år till, och att naturgas och kolförgasning kan täcka behovet i ytterligare 1.500 år.

Det pågår idag en debatt bland experter inom området om vad som gäller. Professor Kjell Aleklett vid Uppsala Universitet tillhör dem som ifrågasätter de prognoser som IEA (International Energy Agency) gör. IEA:s prognoser bygger på att vi under de kommande 25 åren skall förbruka lika mycket råolja (över tusen miljarder fat olja) som man antar finns kvar. Detta är enligt Aleklett ”mer än all olja som hittills förbrukats sedan den första oljan hittades på 1800-talet, fram till idag 900 miljarder fat”².

Man har inte hittat nya oljefält i den takt som användningen ökat. Det senaste stora oljefältet hittade man 2000 i Kazachstan och det innehöll 10 miljarder fat, vilket motsvarar världens oljeförbrukning i 4 månader. Enligt Aleklett kommer oljan inte att ta slut, men den kommer att bli en bristvara. Detta kan leda till snabb uppgång i priserna på drivmedel, och också storpolitiska konflikter.

¹ Data från Vägverket resp SCB

² Svensken som synade oljebuffen, Veckans affärer 48, 22 november 2004

Intressant är att konstatera att världens affärstidningar under 2004 börjat skriva mycket i detta ämne. Att en stor del av västvärldens ekonomi bygger på billiga transporter blir allt mer uppenbart. Om, som många bedömare nu menar, oljan blir väsentligt dyrare redan inom kanske en femårsperiod, så kommer det att påverka transporter och resande även i Sverige. Och marknaden för alternativa bränslen och miljöfordon kommer att bli allt större.

Framtidens bilar måste vara miljöbilar

Världens bilindustri är i kris. År 2003 tillverkades 41 miljoner personbilar, men bara 36,7 miljoner såldes. Det finns alltså en betydande överkapacitet. Frågan är om man tillverkar de bilar konsumenterna vill ha?

Sverige har Europas tyngsta bilpark. Under 2004 registrerades 264.212 nya personbilar i Sverige, en ökning med 1,2 % jämfört med året innan. Fortfarande är en stor majoritet av de svensksålda bilarna större och tyngre än i övriga Europa. En liten men ökande andel är miljöbilar.

Bilindustrin har länge spjärnat emot, men nu lanseras miljöbilar på löpande band. Under 2004 vaknade till och med Saab och Volvo. I USA har guvernör Arnold Schwarzenegger gått i spetsen i klimatkussionen genom att införa egna tuffare krav i Kalifornien, medan president Bush fortsätter att sticka huvudet i sanden.

Ett sätt att snabba på utvecklingen med miljöbilar är att införa en koldioxid-baserad fordonsbeskattning, vilket enmansutredaren Valter Nilsson föreslog våren 2004. En sådan beskattning gynnar miljön och förbereder för högre bensinpriser.

Billobbyn reagerar reflexartat med ett nej. Bilindustriföreningen Bil Sweden menar att en sådan skatt är tillväxtfientlig. I andra fall brukar industrin vara positiv till sådant som gynnar spjutspetsteknologi. Och Toyota, som ligger långt framme med sina hybridbilar, anser att en koldioxidbaserad fordonskatt är bra.

Men att framtidens bilar måste vara "miljöbilar" är självklart. Volvo – företaget som under många år ägt begreppet "säkerhet" – har inte precis rosat marknaden med miljömässiga innovationer. Men när Saab i oktober lanserat sina etanolbilar slog Volvo upp ögonen, och bara någon dag senare hade man lanserat etanolalternativ i flera modeller.

Att man legat så långt efter inom miljöområdet kan kanske förklaras av hur Volvo personvagnars vd Hans Olov Olsson ser på hur vi skall klara växthuseffekten. I en artikel om bilindustrins kris i Veckans Affärer nr 46, 2004-11-01, säger han:

"Det finns två saker vi kan göra omedelbart för att minska koldioxidutsläppen. Det ena är att få konsumenterna att använda dieslbilar. Det andra är att få innehavare av äldre bilar att köpa nyare bilar med katalysatorrening. Där skulle politikerna kunna sätta sig ner tillsammans med oss och vara verkligt kreativa."

Efter denna artikel har nog informationsavdelningen undervisat Olsson om vilka effekter en katalysator kan ha och marknadsavdelningen förstått att miljö säljer. Nyligen lanserade man nämligen målet att bli ledande vad gäller miljöomsorg inom "premiumsegmentet". Hur nu det skall gå till när den stora kassakon är stadsjeepen XC90, Volvos mest sålda bil under 2004. Man har dessutom haft chansen att förse bilen med en elhybrid drivlina som finns inom Fordkoncernen, men tackat nej.

Vem bjuder högst – Trollhättan eller Rüsselsheim?

Bilindustrin är i kris och GM, som äger SAAB gjorde en brakförlust i Europa 2004. Förlusten för den europeiska verksamheten blev 2,4 miljarder kronor.

För att rädda kvar jobben i Trollhättan erbjuder den svenska regeringen satsningar i infrastrukturen, bland annat vill man göra motorväg av riksväg 45 från Göteborg till Trollhättan.

Att en motorväg för de cirka 100 lastbilar³ som dagligen går mellan Trollhättan och Göteborgs hamn skulle påverka GM:s beslut är föga troligt. Infrastruktur ger inte per automatik tillväxt. Att Sverige deltar i någon sorts anbudspolitik är på sikt inte hållbart.

Om inte bilindustrin kan klara sig på egna meriter så bör den inte stöttas med statliga medel. På sikt är strukturomvandlingar normalt välståndshöjande, och det finns branscher där Sverige bör ha goda framtidsutsikter. Trollhättan – som lyckats skapa 500 jobb inom filmindustrin – är ett lysande exempel på detta.

TRAST och hållbart resande

I den verklighet som ligger närmare trafikplanerarens vardag har TRAST – den nya handboken för trafik- och stadsplanering – lanserats under 2004. TRAST är tänkt som ett hjälpmedel för att ta fram trafikstrategier, något mer än de trafikplaner som trafikplaneraren alltid arbetat med. Det skall bli intressant att följa hur dessa nya verktyg kommer att tas emot och användas.

Under 2004 presenterade EU ett förslag om att alla städer med mer än 100.000 invånare skall ta fram en SUTP, en Sustainable Urban Transport Plan. Med ryggmärken förkastade dåvarande Kommunförbundet detta förslag, eftersom det rörde sig om ett obligatorium. De tretton svenska kommuner som skulle beröras var betydligt mer positiva. Det visade en undersökning som Trivector genomförde åt Vägverket.

En SUTP är en trafikstrategi; en trafikstrategi med tydligare inriktning mot hållbarhet. Under året har Vägverkets arbete med ”Hållbart resande” kommit igång på allvar. Detta arbete tycks mer och mer dra åt samma håll som TRAST: att skapa ett hållbart transportsystem. Med lite hjälp från ”Hållbart resande” blir TRAST snart en SUTP.

Trafiksäkerheten

Under 2004 omkom färre än 500 personer i den svenska trafiken. Det innebär en minskning med runt 5 % jämfört med 2003, och den siffran är den lägsta sen 1950-talet. Det är glädjande. I år har dessutom antalet svårt skadade sjunkit med ett antal hundra personer till cirka 4.200.

Vägverket, och alla andra som bidragit till det goda resultatet, är bara att gratulera.

Christer Ljungberg
24 januari 2004

PS. För oss som arbetar i södra Sverige innebar 2004 en förlust av två drivande krafter inom trafikplaneringsområdet. Stig Gustavsson, trafikplaneringschef i Lund och under senare år eldsjäl i arbetet med LundaMaTs, gick bort. Så gjorde även Ola Hagring, docent och konsult hos oss på Trivector, internationellt känd trafikteoretiker och utvecklare av CAPCAL.

Vi saknar dem båda i arbetet med att skapa ett bättre trafiksystem. DS.

³ Handelskammaren i Göteborg, webbsida