

“We need a new way of thinking to solve the problems caused by the old way of thinking.”
Albert Einstein

Ser vi ett begynnande paradigmskifte inom trafiken?

En krönika om trafikåret 2005

Under 2005 har vi kunnat se allt fler tecken på att vår syn på transporter står inför en ny era. Det finns flera faktorer som helt enkelt kommer att tvinga fram ett nytt synsätt. Bland dessa faktorer hittar vi *oljan, klimatet, hälsoproblemen* och våra *nya krav på staden*.

Sakta börjar ett nytt synsätt sprida sig – ett begynnande paradigmskifte, ett skifte som kommer att ge betydande förändringar i samhällsplaneringen de närmaste åren.

Oljan blir dyrare

Priset på ett fat olja var den 30 augusti 2005 över 70 dollar, från att i början av året ha legat på strax över 40 dollar fatet. Under hösten 2005 låg priset på cirka 55-60 dollar fatet. Det höga råoljepriset har avspeglat sig i höjda bensinpriser, som i sin tur bland annat lett till ett ökat intresse för miljöbilar.

Priset på olja påverkas av att allt fler bedömare menar att vi inom kort (bedömningarna varierar mellan 2 och 10 år) når det man kallar ”peak oil”, dvs det stadium där hälften av jordens olja är förbrukad. Detta sker samtidigt som vi gör slut på betydligt mer olja än vad som hittas i nya fyndigheter. Förbrukningen visar ingen tendens att minska, utan nya ökande marknader – som Kina och Indien – ger istället motsatt effekt.

”För 50 år sedan konsumerade världen 4 miljarder fat olja om året. Samtidigt hittades 30 miljarder fat. Idag konsumerar vi 30 miljarder fat och hittar 5-7 miljarder.”¹⁾

Detta betyder att oljemarknaden blir mycket känslig för störningar, t ex bortfall av raffinaderi-kapacitet, som efter orkanen Katrina i augusti 2005.

De flesta bedömare anser nu att vi får vänja oss vid dagens höga oljepriser, och att priserna kommer att stiga ytterligare under kommande år. Bedömningarna av prisökningen de närmaste åren varierar från 1 till 3 gånger dagens bränslepriser.

Marknaden för alternativa bränslen kommer därmed att bli intressantare. Redan nu kan vi se att miljöbilar blir allt mer efterfrågade. I oktober var 7,8 % av alla sålda bilar miljöbilar, att jämföra med 2,7 året innan. I november och december översteg siffran 10 %.

Den nya miljöbilsdefinition som regeringen antog i december är ett steg i rätt riktning. Den ser mindre till själva tekniken och mer till utsläppen, och det är ju det som är det viktiga. Att fordonsskatten dessutom blir koldioxidbaserad innebär ytterligare ett steg mot minskade utsläpp.

Många bedömare menar att den kommande oljebristen kommer att få långtgående konsekvenser för samhället²⁾: bilindustri, boende, transporter och livsmedelsproduktion är alla områden mot vilka dyrare olja slår hårt. Annorlunda uttryckt kommer marknaden för kollektivtrafik och

1) Kjell Aleklett, professor i fysik, Uppsala universitet, i Dagens Industri 17 augusti, 2005

2) Kunstler, James Howard, 2005, The long emergency, Atlantic Books

lokalt producerad mat att öka, medan SUV:ar, flygresor och äpplen från Argentina får det kärvare. Och i slutet av november annonserade Göran Persson sin oljekommission, som till 2020 ska bryta oljeberoendet. Man kommer att arbeta med de tre sektorer där oljeberoendet är störst: hus och uppvärmning, trafiken samt industrin.

Naturligtvis kommer vi som trafik- och stadsplanerare att påverkas. Vad händer till exempel med externhandeln när bränslekostnaderna ökar? I Storbritannien planerar Ikea redan för etableringar inne i städerna, efter att under många år ha haft svårt att få bygglov utanför. Kanske står de väl rustade inför dyrare bränslepriser?

Klimatfrågan – det börjar bli allvar

På senare tid har vi sett stormar och orkaner – som Gudrun i Sverige och Katrina i USA – och andra väderrelaterade händelser, till exempel översvämningarna i Centraleuropa. Dessa händelser, och deras följder, har visat att vi måste minska växthuseffekten. Detta trots att forskarna menar att händelserna i sig ännu ligger inom vädrets normala variationer.

Dock är forskarna idag ense om att temperaturen ökar på grund av växthuseffekten, och att det på sikt kommer att ge väderförändringar i form av varmare och fuktigare klimat. Manfallet har varit stort i den skara av skeptiker som menar att ”växthuseffekten finns inte, och om den finns så är den inte orsakad av människan, och även om den är det, så är den inget problem”.

2005 är det varmaste år som uppmätts på norra halvklotet, och det näst varmaste år som uppmätts på jorden sedan 1880. Alla de fem senaste åren, 2001-2005 finns med bland de sex varmaste. De är dock slagna av 1998, som är det senaste utpräglade el nino-året.

När det gäller koldioxidutsläppen står transporterna för minst 1/3, och är bland dem som är svårast att åtgärda. Det förstärker behovet av lösningar som ger betydande minskningar av transportsektorns koldioxidutsläpp. Åtgärder kommer att krävas inom såväl teknik som planering och beteendepåverkan.

Regeringen tillsatte i juni 2005 en utredning för att kartlägga effekterna av klimatförändringar och hur samhället kan minska sin sårbarhet för dessa. Av särskilt intresse är klimatförändringarnas påverkan på infrastrukturen, inte minst vägar och järnvägar. Vi får hoppas att man också fortsätter att arbeta för att minska själva klimatförändringen.

Det måste till betydande förändringar inom många områden om vi ska kunna nå målen i Kyotoprotokollet och de nya mål som ska förhandlas fram enligt beslut under klimatkonferensen i Montreal 2005.

Växande hälsoproblem

Över i stort sett hela västvärlden konstaterar man att människor blir allt fetare. Det talas till och med om en fetmaepidemi. Nya undersökningar pekar enligt EU på att det kan finnas mer än 200 miljoner överviktiga eller feta vuxna i Europa. Fetma står för 2-8 % av Europas sjukvårdskostnader och orsakas huvudsakligen av den livsstil som tar sig uttryck i att man äter onyttig processad mat och rör sig för lite.

Idag är var femte svensk tioåring överviktig och tre procent av 10-åringarna är feta, enligt undersökningar av 7.000 10-åringar vid Drottning Silvias barnsjukhus i Göteborg.

I svenska städer körs cirka 25 % av skolbarnen i lägre åldrar till skolan av välmenande föräldrar, som ser trafikmiljön som osäker. På så sätt bidrar de själv till den dåliga trafikmiljö som finns i avslutning till många skolor. Och barnen missar viktig motion.

Allvarligare än fetman är förmodligen den galopperande ökningen av svåra depressioner. För några år sedan låg konsekvenserna av svår depression på plats fyra på WHO:s världsomfattande skadelista. Och sedan dess har siffrorna knappast blivit bättre, i synnerhet inte för västvärldens kvinnor och ungdomar. De långtidssjukskrivningar som blir effekten tär hårt på den redan ansträngda samhällsekonomin.

Även för depressioner har fysisk aktivitet visat sig vara ett effektivt motmedel – enligt vissa forskningsresultat fullt i klass med alternativen lyckopiller och kognitiv terapi.

Att promenera och cykla istället för att slentrianmässigt ta bilen för kortare transporter är ett enkelt och viktigt sätt att få motion, och samtidigt spara pengar. På senare tid har vi också sett att man i stigande utsträckning har planerat och genomfört fysiska åtgärder som underlättar för dessa transportformer.

Allt fler städer arbetar idag med att ta fram gångtrafikplaner – planer som förutom att påverka hälsan positivt också kan öka städernas serendipitet, dvs möjligheten till nya upptäckter genom oväntade möten.

Denna typ av möten kan ha stor betydelse för städernas konkurrenskraft.

Den attraktiva staden som konkurrensmedel

En stad består inte bara av hus och infrastruktur (lat. *urbs*), den består också av människor och möten dem emellan (lat. *civitas*). Att skapa miljöer som attraherar människor är därför ett konkurrensmedel. Ett stigande antal politiker och tjänstemän har förstått detta och låter insikten genomsyra både den fysiska planeringen och olika kulturfrågor.

Många städer gör idag tydliga, medvetna satsningar för att åstadkomma ”den goda staden” eller ”den attraktiva staden”. I förlängningen handlar det naturligtvis om att möjliggöra ”det goda livet”.

I USA har den nygamla planeringsfilosofin *New Urbanism* vunnit starkt gehör för sin syn på stadsplanering, en syn som har stora delar gemensamt med den traditionella europeiska. I Sverige gör städer som Jönköping, Umeå, Karlstad och Uppsala stora ansträngningar för att skapa en attraktiv stadskärna. Att Vägverket startar ett stadsutvecklingsprojekt är också ett tecken.

När städerna blir attraktiva mötesplatser får de också ekonomiska fördelar. Städer som satsar på att skapa en miljö som är attraktiv för människorna, snarare än för företagen, utvecklas starkt³⁾. Där människor trivs och vill bo, dit kommer också företagen, och därmed kommer orten in i en god spiral.

Transportsystemet betyder mycket för hur staden uppfattas. Olika trafiksystem ger också olika tillgänglighet till den typ av aktiviteter som uppfattas som attraktiva. Ett utglesat Los Angeles med sitt motorvägslandskap har en annan image än kanalernas Amsterdam.

Att staden och dess rum blivit allt viktigare kan utläsas även inom svensk samhällsplanering. Boverket har tagit fram en strategi för stadsutveckling, och arbetar numer intensivt inom området. Och det är ingen slump att den nya svenska handboken för trafikplanering döpts till TRAST, en förkortning av ”Trafik för en attraktiv stad”. Till slut har det gått upp för trafikplanerarna att trafik är något som måste samplaneras med stadens övriga aspekter. Sen är det en annan sak att TRAST fortfarande saknar det tydliga hållbarhetsfokus som krävs inför framtiden.

Ett nytt paradig kräver ett nytt tänkande

De nya förutsättningar som jag skissat här kommer att kräva ett nytt tänkande även inom samhällsplaneringen.

Den planering som behövs för framtiden är vad man brukar kalla för antecipatorisk planering. Det innebär planering för en okänd framtid, i samspel med de aktörer som skall forma den.

Det nya tänkande som krävs måste ha en tydlig hållbarhetsprofil, även om det finns de som menar att hållbarhetsbegreppet är slitet, otydligt eller lyfter bort uppmärksamheten från miljöåtgärderna. För mig är det hela enkelt. Alla tre hållbarhetsaspekterna måste finnas med: miljön utgör *ramen* för vårt handlande, ekonomin ger de nödvändiga *medlen* för att uppnå *målet* som är ”det goda livet”, den sociala delen av hållbarheten. För att göra detta är jag övertygad om att vi måste frikoppla tillväxten ifrån ökande miljöproblem, i vårt fall ständigt ökande trafikvolymmer.

Och hur har det gått med den saken under 2005? Trafiken på det statliga vägnätet ökade i fjol med 1,3 %, betydligt mindre än snittet de senaste 10 åren. Kanske spelar oljepriset in. Ser vi på olyckorna kan vi konstatera att 440 personer omkom i trafiken under 2005. Det kan jämföras med 480 året innan och 537 i snitt de senaste 5 åren. Utvecklingen går med andra ord åt rätt håll. Och när det gäller barn under 14 år är vi på god väg att nå nollvisionen. I fjol dödades 11 personer i denna åldersgrupp. År 1970 var antalet 128.

Kanske börjar paradigmskiftet redan synas ute i verkligheten?

Christer Ljungberg

Trivector Traffic

2006-01-19

PS. Från den 1 januari kan du läsa mina tankar om ”Städer, trafik, miljö och den framtid vi ska leva i” på min blogg: www.ljungbergsblogg.blogspot.com. DS.

3) Florida, Richard, 2002, *The rise of the creative class*, Basic books