

Via Nordica 2008 - Vägen framåt

10.6.2008

Session 5: Får våra barn lida för våra beslut?

Sal 3A

Trafiksystemet i framtiden, strategier och visioner i de nordiska länderna

Hanna Kalenoja & Markus Pöllänen

Tammerfors tekniska universitet, Finland



Genomgående förändringar ställer nya krav för trafikpolitiska visioner

- klimatförändring
- internationella mål för ökad energieffektivitet
- regionala förändringar
- större andel av äldre befolkning
- näringslivets strukturomvandling
- ökad krav för förbättringar i trafiksäkerhet
- ökad efterfrågan på trafik och transporter

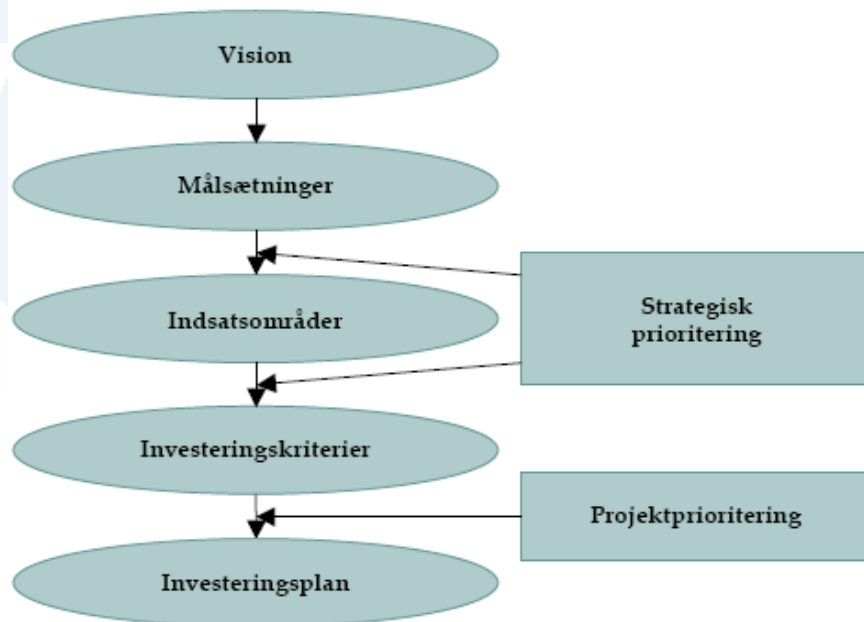
Trafikpolitiska visioner i Finland

- regeringens trafikpolitiska redogörelse (2008)
- linjeföringar berör
 - investeringsprinciper och investeringarnas långsiktighet
 - transportsystemets stöd till regional utveckling och näringslivets framgång
 - klimatförändring och kollektivtrafik
 - trafiksäkerhet
- investeringsprogram, som betonar stora väginvesteringar samt investeringar i huvudstadsregionens närtåg- och metronätverket
- konkreta mål för transportsektorns koldioxidemissioner presenteras senare i regeringens klimat- och energistrategin

I Danmark framhävas hög mobilitet

- Danmarks transportinfrastruktur 2030, Infrastrukturkommissionen 2008
- mobiliteten för personer och gods i Danmark är på högsta internationell nivå och transportinfrastrukturen stöder välfärd och näringslivets konkurrensförmåga
- välfungerande transportmöjligheter säkerställer en hög mobilitet i samhället, trängsel och förseningar i järnvägstrafiken minimeras
- kollektivtrafiken är ett gott alternativ till biltrafiken, vilket medför att individuell och kollektivtrafik tillsammans löser individernas transportbehov
- städer, hamn, flygplatser och transportcentra knyts ihop med effektiva järnvägar, vägar och vattenvägar, för att näringslivets godstransporter till och från Danmark kan genomföras snabbt och effektivt
- även om efterfrågan på transporter ökar, koldioxidemissioner ska förminska, också övriga luftföroreningar och buller ska reduceras markant
- trafiksäkerhetssituationen förbättras väsentligt

Från visioner till investeringsplan i Danmark



- två stora infrastrukturinvesteringar
 - tunnelbanainvestering i Köpenhamn med 17 nya metrostationer
 - fasta förbindelsen över Femern Bælt mellan Puttgarten och Rødbyhavn

Strategisk planering i Sverige

- Långsiktig planering görs för tio års perioder i Sverige
 - den gällande nationell transportplanen är för perioden 2004–2015
 - arbetet för planeringsperioden 2010–2019 är på gång
- Regeringen bör ha uppfattning om trafiksystems tillstånd och dess alternativ innan transportpropositionen sammansätts
- Riksdagen bestämmer av nästa tio års linjer, men inte om särskilda åtgärder.
- Vägverket har lagt nationell plan och även regionala plan för vägtransportsystemet 2004–2015
- Kritik mot tidigare planer (för exempel 1998–2007), skärskilt deras genomförande i utsatt tidsram. Det har också sett ut så, att nytt planeringsarbete startas varje gång på nytt som om tidigare planer inte finns.

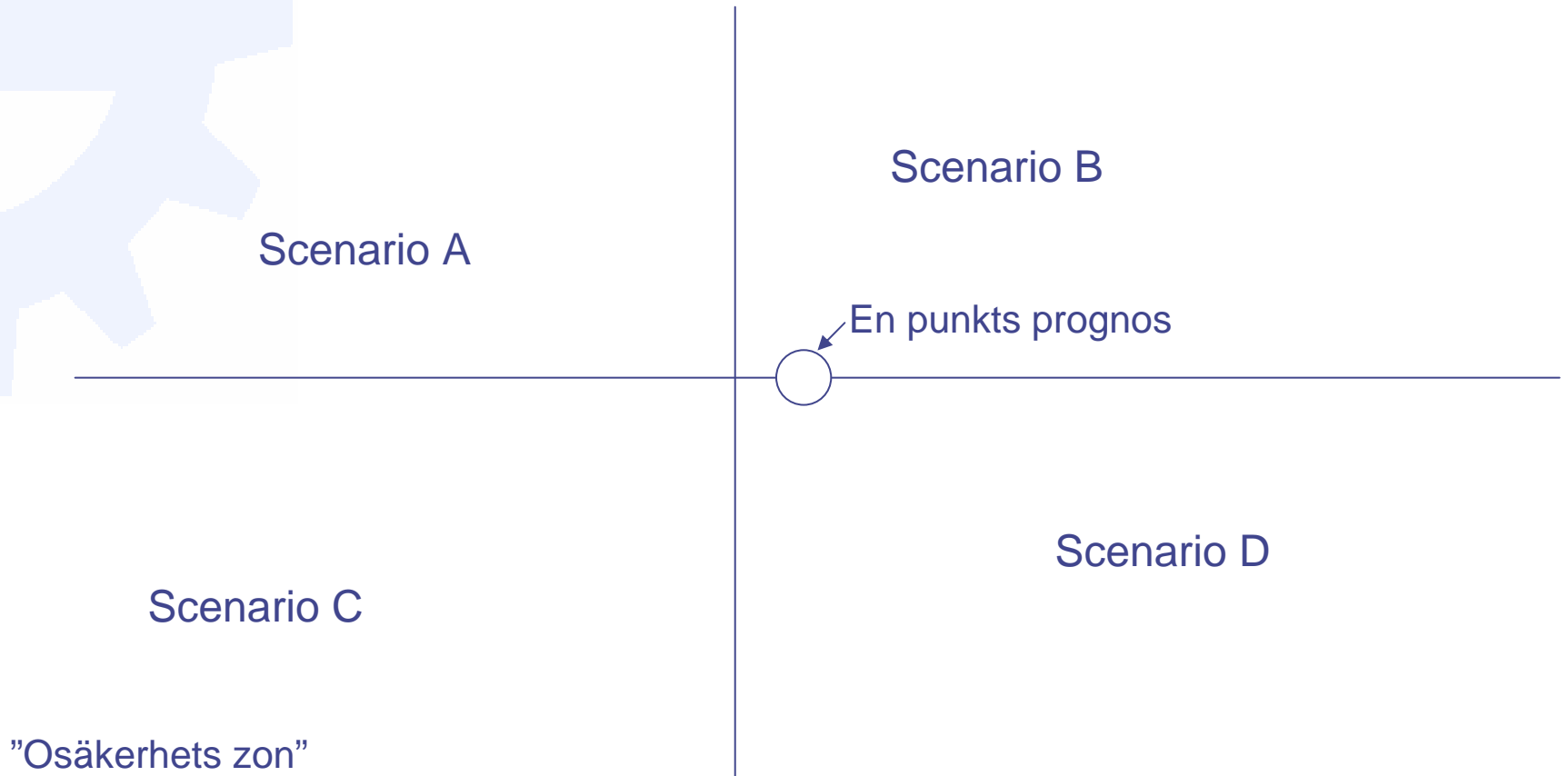
Strategisk mål i Sverige

- Transportpolitikens övergripande mål i Sverige är "att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet"
 - Till det övergripande målet finns sex delmål
 - Ett tillgängligt transportsystem
 - Hög transportkvalitet
 - Säker trafik
 - God miljö
 - Regional utveckling
 - Ett jämställt transportsystem
- Bör nås på lång sikt - kan prioriteras på kort sikt

Visioner i Sverige

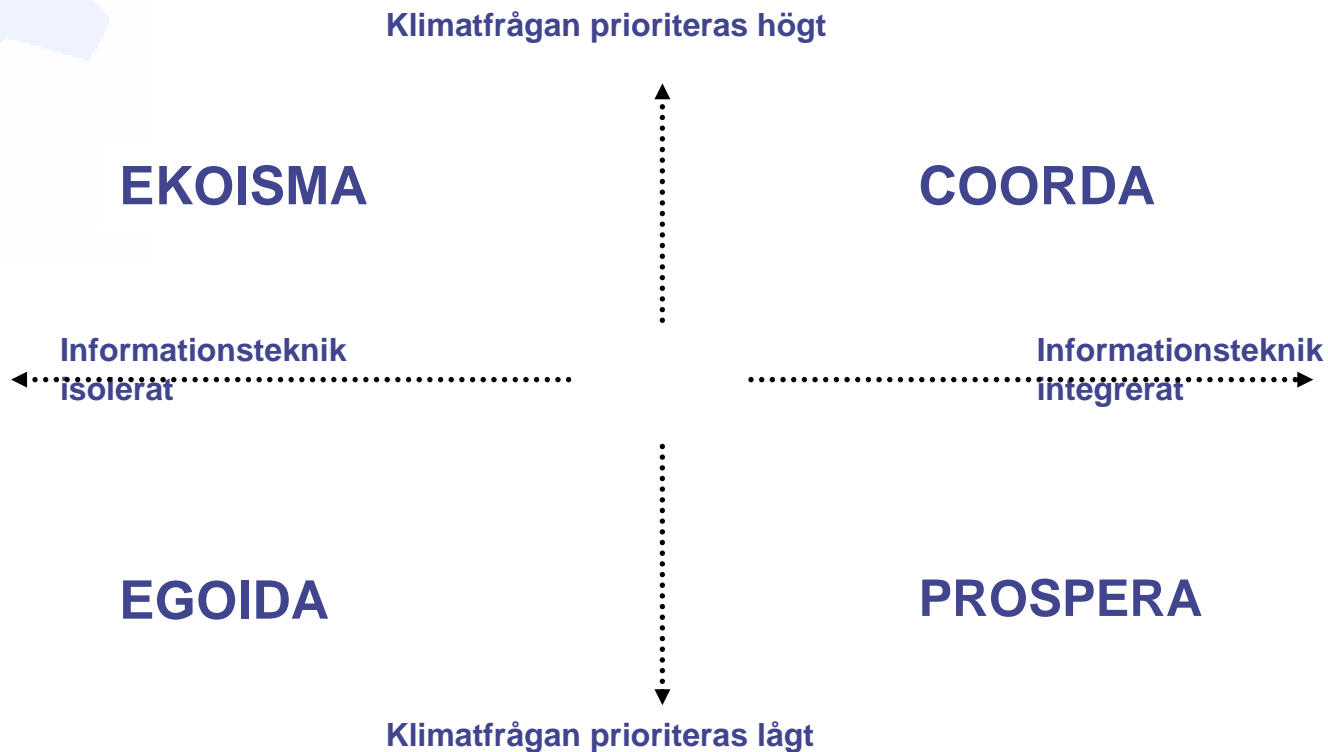
- Vägverket (2002) sätt i sitt diskussionsunderlag "Värld och vägar 2025 – diskussion kring fyra framtidsskenarier" frågan om olika möjliga framtider för vägtransportsystemet
- Varför scenarier?
 - för att förstå förändringskrafterna som främst formar den framtida utvecklingen
 - för att lära mera om möjliga framtider
 - för att förbereda organisationen för flera olika framtider

Traditionell prediktering vs. scenarier



Värld och vägar 2025

- De fyra scenarier är olika kombination av integrering av informationstekniken i vägtransportsystemet och klimatfrågans prioritering.



Strategisk planering i Norge

- Nationell transportplan för alla trafikslag för tio års perioder
- Den gällande planen är för åren 2006–2015, och arbetet med planen för 2010–2019 har startat
- Planen revideras vart fjärde år och fastställs av riksdagen (Stortinget)
- Innan nationell transportplan (första för åren 2002–2011) gjordes vägplan (från 1970) och väg- och vägtrafikplan (från 1994)
- Nationell transportplanen 2006–2015 behandlar huvudsakligen transportkorridorer
 - Möjligheter att flytta transporter från ett transportslag till ett annat visades vara små
 - Gemensamma projekt till olika trafikslag är få, och det finns inte stora steg att ta för att hindra vägtrafikens tillväxt

Strategisk planering i Norge

- Som utvecklingstrender och på samma gång som utmaningar i nationella transportplanen 2006-2015 identifierades
 - globalisering som också förorsakar transporternas växt
 - tekniska utvecklingen, ITS
 - samhällsutveckling som förorsakar trafikens växt
 - tillväxt särskilt i transporternas längd
- Trafikpolitikens mål är:
 - att förminska vägtrafikolyckor och förbättra vägtrafiksäkerhet
 - utveckla mer hållbara trafiksystem i städer, som skulle minska avhängighet av privatbilism
 - förbättra trafiknätverk inom och mellan regioner
 - utveckla trafiksystem att vara effektivare
 - utveckla trafiksystem att vara tillgänglig för alla
- Trafikpolitiska målen är ganska lika i alla Nordiska länderna. Norges övergripande mål satsar också på att utveckla ett effektiv, säker, tillgänglig och miljövänlig transportsystem som fyller samhällets behov for transport och främjar regional utveckling

Visioner i Norge

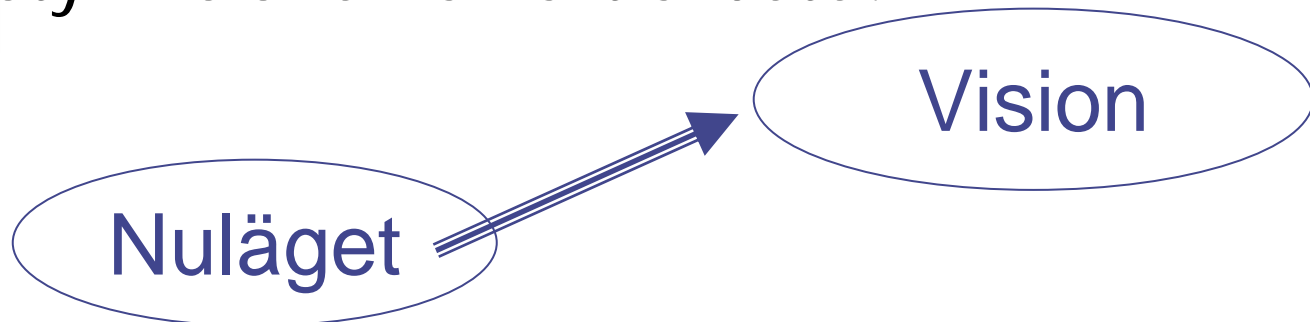
- Klimatfrågan har tagits upp i en utmanande och unik lång sikts vision
- Norges statsminister har tagit upp förslag att Norge ska vara kolneutral land innan år 2050.
 - Som delmål är att minska Norges växthusgasekvivalent med 30 procent innan år 2020 och nedskära 10 % mera utsläpp under Kyotoprotokollet i tidsperioden fram till år 2012
 - Fram till år 2050 ska Norge ta ansvar för att reducera globala klimatgaser tillsvarende 100 % av sina egna utsläpp – det är så kallad kolneutral Norge
- För att bli kolneutral Norge ska åtgärder tas fram både i Norge och utomlands.
 - intressant i sammanhang med transportsystem är, vilka åtgärder kommer att tas i bruk och hur dessa åtgärder implementeras i transportsystem
 - Norge strävar efter att demonstrera hur nationell klimatpolitik kan förminska klimatförändring på alla nivåer: individuell, lokal, regional och international
- Huvudfaktor för att minska växthusgasutsläpp i trafiksektorn är att öka användning av 0-utsläppsteknologien
- Miljözoner (liksom i Sverige), miljöbaserad fordonsbeskattning eller -avgifter, minskning av andelen dubbdäck till nivå 5–10 % i några städer och minskning av bussarnas utsläpp ska undersökas för att kontrollera partikelutsläpp.

Visioner

Vision

- Vilka är våra framtidsbilder - är de gömda eller är vi medvetna av dem?
- Har vi några visioner? Vilka är de?
- Hur styr visionerna vårt arbete?

Vision

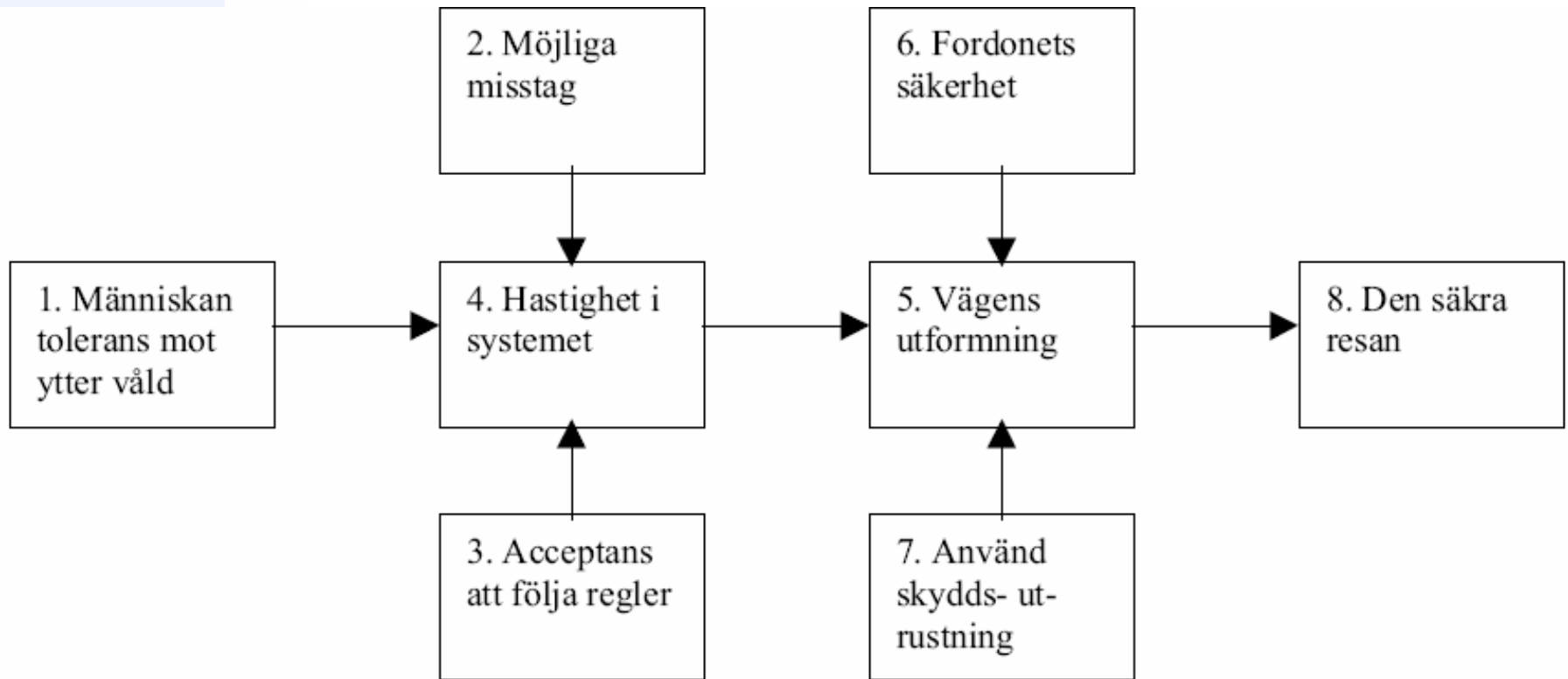


- Vi borde ha visioner för olika tidsmål (10, 20, 50, 100 år)

Visioner för trafiksäkerhet

- Nollvisionen i vägtrafik lanserades i Sverige 1997
- Därefter har också många andra länder (Norge, Finland, ...) adapterat samma vision att ingen skall dö eller skadas allvarligt i vägtrafik
- "Nollvisionen" har varit en självklarhet i arbetarskydd, i andra transportslag (fastän underförstådd) och för exempel för familjer
- Man kan se nollvisionen som ett etiskt förhållningssätt men också som en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem
- Enligt nollvisionen är det oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv, och därför måste vägar och fordon i högre grad anpassas till människans förutsättningar. Ansvaret för säkerheten delas mellan vägtransportsystemets utformare och användare.
- Nollvisionen har fastställts som grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige genom ett beslut i riksdagen.
- Vägverket konstaterar att beslutet har lett till förändringar i trafiksäkerhetspolitiken och i sättet att arbeta med trafiksäkerhet.

Strategi för den säkra resan



Vägverket 2003. Den goda resan. Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015. Publikation 2003:101.

Olika synpunkter i klimatpolitiken och strävan för energieffektivitet

- Norge har infört en stark klimatpolitik, som konkretiserar utsläppsmål
- I Danmark, Sverige och Finland mål för koldioxidutsläpp införs i övergripande klimat- och energistrategier
- energieffektiviteten, efterfrågan av primärenergi och tillgång till olika energiformer har fått relativt liten betydelse i trafikpolitiska mål
- energieffektiviteten har inte identifierats som konkurrensfaktor

Anteckningar om framtidsvisioner och -strategier

- styrning av markanvändning är starkare i Norge och Danmark, som har mera verktyg på lokala nivå
- klimatpolitiken har blivit dels separat från övriga trafikpolitiken
- nollvisionen kunde utnyttjas även vid koldioxidpolitiken
- trafiksektorn har inte insett betydelsen av energieffektiviteten
- ökad efterfrågan på trafik och transporter har inte kunnats ifrågasätta