

Får våra barn lida för våra beslut

Trafiksystemet i framtiden, strategier och visioner i de nordiska länderna

Hanna Kalenoja och Markus Pöllänen
Tammerfors tekniska universitet
Finland
hanna.kalenoja@tut.fi, markus.pollanen@tut.fi

Innehållsförteckning

1. Inledning	2
2. Växande krav för trafiksystemet i framtiden	2
3. Visioner av framtidens trafiksystem i Nordiska länderna	2
3.1. Finland	2
3.2. Sverige	3
3.3. Norge	5
3.4. Danmark.....	6
Referenser.....	7

1. Inledning

Trafikpolitiska målen i de nordiska länderna har förvandlats inom de senaste årtiondena.

I det här inlägget jämförs nordiska trafikstrategier, i synnerhet ur klimatpolitiska och trafiksäkerhets synvinklar. Inlägget lyfter fram några visioner från nordiska perspektiv.

Nordiska länderna har adopterat dels likartade men dels olika förfaringsätt för växande miljö- och trafiksäkerhetskrav. Klimatpolitiken är fortfarande delvis separat från det övriga trafikstrategier och energieffektivitetens inverkan har inte fått stor betydelse inom trafikens miljöstrategier.

2. Växande krav för trafiksystemet i framtiden

Klimatförändringen, ökade säkerhetskrav, förändrade uppfattningar om vardagslivets resbehov och näringslivets transportbehov samt trafiksystemets framkomlighet har ställt nya krav för utvecklingen av trafiksystemet. De Nordiska länderna har många likartade utmaningar i utvecklingen av trafiksystemet.

Alla Nordiska länderna har upplevt stora regionala förändringar, där stora stadsregioner har vuxit och vissa delar av landet har samtidigt problem med förminskad population. Arbetsresor har blivit längre, arbetskraftens rörlighet har ökat och i framtiden anteciperats brist på arbetskraft. Befolkningsstruktur åldras och migrationen har prognostiserats att ha nya former i framtiden. Bilinnehavet har ökat och flerbilshushåll har blivit allt vanligare i synnerhet på ytterområden av stora städer.

Samtidigt näringslivets struktur har förvandlats när traditionella industrins andel har förminskat och informationssamhälle har medfört nya former av industri och kunskapsefterfrågan. Globaliseringen har å andra sidan ökat efterfrågan för internationella godstransporter och ökat snabbhets- och punktlighetskrav för transporter.

3. Visioner och strategier för framtidens trafiksystem i Nordiska länderna

3.1. Finland

I Finland regeringens trafikpolitiska redogörelse presenterades i riksdagen i slutet av Mars 2008. Trafikpolitiska linjeföringar lyfter fram både trafiksystemets inverkan till ekonomiska tillväxten och nya krav för att reducera trafikens klimateffekter. Också trafiksäkerhetsmål har understrukits i redogörelsen.

De viktigaste trafikpolitiska linjeföringar berör (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008):

- investeringsprinciper och investeringarnas långsiktighet
- transportsystemets stöd till regional utveckling och näringslivets framgång
- klimatförändring och kollektivtrafik
- trafiksäkerhet.

Redogörelsen presenterar investeringsprogram, som betonar stora väginvesteringar samt investeringar i huvudstadsregionens närtåg- och metronätverket. Kollektivtrafiken har fått relativt stor vikt i form av nya planeringsprocessen av regionala utbudet samt ökad kollektivtrafikstöd för stora stadsregioner. Målsättningen innebär, att regionala utvecklingen baserar sig på kollektivtrafiken och personbiltrafikens tillväxt avstannar före år 2020. Målet är mycket ambitiös, när samtidigt bilinnehavet har förutsett att öka väsentligt.

I Finland konkreta mål för transportsektorns koldioxidemissioner kommer att presenteras i regeringens klimat- och energistrategin i slutet av 2008 samt i klimatpolitiska redogörelsen. Redan i trafikpolitiska redogörelsen kommunernas roll har framhävts, för kommunerna har relativt stort ansvar i lokal planering av samhällsstruktur och trafiksystemet. Växthusgaseffekterna har uppskattats att ha ökande inverkan i trafikpolitiken och i investeringsbeslut.

I trafiksäkerhetsutvecklingen målet för 2020 har ställts till mindre än 150 döda i trafikolyckor. Målet innehåller, att tväradministrativt samarbete mellan olika aktörer effektiviseras.

3.2. Sverige

Strategisk planering i Sverige

Långsiktig planering görs för tio års perioder i Sverige. Den gällande nationell transportplanen är för perioden 2004–2015 ja regeringen har gett uppdrag för SIKa, Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen att utarbeta underlag för planeringsperioden 2010–2019. 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 för vägtransportsystemet 2004–2015. Även regionala plan har lagts för samma period. Man har gett kritik mot tidigare planer (för exempel 1998–2007) och skärskilt deras genomförande i utsatt tidsram (Weiste och Soinin 2006). Det har också sett ut så, att nytt planeringsarbete startas varje gång på nytt som om tidigare planer inte finns.

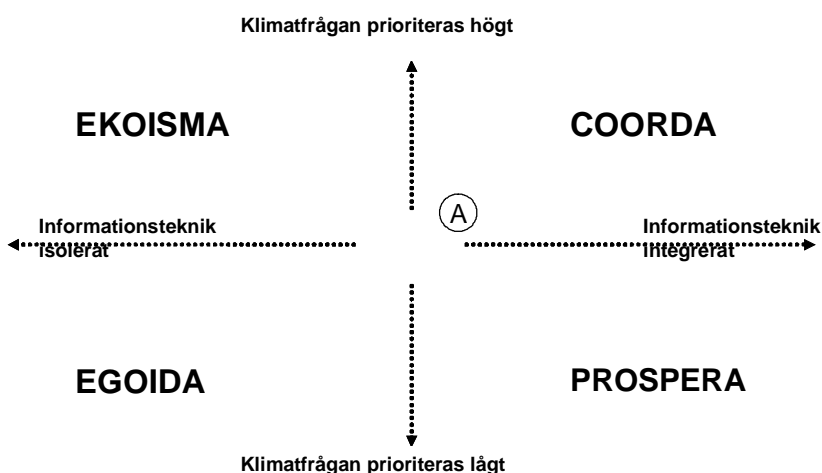
Transportpolitikens övergripande mål i Sverige är ”att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Vägverket 2007). Till det övergripande målet finns sex delmål formulerade:

- Ett tillgängligt transportsystem
- Hög transportkvalitet
- Säker trafik
- God miljö
- Regional utveckling
- Ett jämställt transportsystem.

På lång sikt bör alla sex delmål nås. På kort sikt kan man vara tvungna att prioritera mål. Regeringen ger årligen alla trafikverken regleringsbrev, där bl.a. korta och långsiktiga mål är beskrivna. Som svar till detta regleringsbrev bör verken årligen rapportera vad som framkallades. (Weiste och Soinin 2006)

Olika visioner i Sverige

Vägverket (2002) satt i sitt ”Värld och vägar 2025 – diskussion kring fyra framtidsskenarier” frågan om olika möjliga framtider för vägtransportsystemet. Rapporten var skriven som diskussionsunderlag. Man har använt skenarier för att förstå förändringskrafterna som främst formar den framtida utvecklingen, för att lära mera om möjliga framtider och för att förbereda organisationen för flera olika framtider. De fyra skenarier (EKOISMA, COORDA, PROSPERA, EGOIDA) som konstruerades var olika kombination av integrering av informationstekniken i vägtransportsystemet och klimatfrågans prioritering.



Figur 3.1 Fyra framtidsskenarier. (Vägverket 2002)

Jämfört med prognos bara för en punkt (visat i bilden med bokstaven A), ger fyrfältstabell som används i Värld och vägar 2025 fyra olika framtidsbilder och skenarier. Från året 2002, då rapporten är utgiven, har prioritering av klimatfrågan tydligt stigit, men informationstekniken har inte än visat klara tecken på sin utveckling i vägtransportsystemet. Dels har integreringen gått framåt (till exempel olika internetportal för trafikinformation) men det är ännu långt från att nå effektiv ITS-samordning. Även det, hur prioritering av klimatfrågan kommer att påverka vägtransportsystemet, är oklart.

Ett annat exempel av framtidsfokus är nollvisionen i vägtrafik, som lanserades i Sverige år 1997. Därefter har också många andra länder adapterat samma vision att ingen skall dö eller skadas allvarligt i vägtrafik. Det är nödvändigt att se, att 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. (Vägverket 2008)

Nollvisionen har fastställts som grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige genom ett beslut i riksdagen. Vägverket (2008) konstaterar att beslutet har lett till förändringar i trafiksäkerhetspolitiken och i sättet att arbeta med trafiksäkerhet.

3.3. Norge

Strategisk planering i Norge

Så som i Sverige, också i Norge görs nationella transportplan för tio års perioder. Nationell transportplan är för alla trafikslag. Den sista och gällande planen som har lagts 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) i Norge (Thrane 2005). Den nuvarande planen är gjort i samarbete mellan kommunikationsministeriet, fiskeri- och kustministeriet, trafikverken, län och sex största stadsregion. Nationell transportplanen 2006–2015 behandlar huvudsakligen transportkorridor. 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 växt. (Jansson 2006)

Som utvecklingstrender och på samma gång som utmaningar i nationella transportplanen 2006–2015 identifierades: (Jansson 2006)

- internationalisering (globalisering) som också förorsakar transporterens växt
- tekniska utvecklingen, ITS
- samhällsutveckling som förorsakar trafikens växt
- tillväxt särskilt i transporterens längd.

Trafikpolitikens mål i Norge enligt transportplanen är: (Weiste och Soininen 2006)

- att förminska vägtrafikolyckor och förbättra vägtrafiksäkerhet
- utveckla mer hållbarare 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 Norge och i Sverige. Norges övergripande mål satsar också på att utveckla ett effektiv, säker, tillgänglig och miljövänlig transportsystem som fyller samhällets behov för transport och främjar regional utveckling.

Olika visioner i Norge

Så som i Sverige, också Norge har infört nollvision i sitt trafiksäkerhetsarbete. Det som är unikt i Norge är att 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 för klimat politik 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. (Regjering 2008)

Bilskatten förnyades i Norge i 2007 och numera bilskatten innehåller en del som beror på bilens bränsleförbrukning. Genomsnittligt har koldioxidemissioner av förstregistrerade bilar förminskat från 177 g/km i 2006 till 158 g/km i 2007. Det officiella målet för emissioner är 120 g/km för 2012. Norge har även infört en koldioxidkomponent i bränsleskatten för att förminska

bränsleförbrukningen. I 2008 skatten för bensin är 0,82 kronor/liter och för dieselolja 0,55 kronor/liter. Skatten för brännolja i inhemska sjötransporter och tågtransporter är 0,55 kronor/liter. Skatten för flygfotogen för inhemska flygrutter är 0,65 kronor/liter. (Norwegian Ministry of Environment 2008)

För att bli kolneutral Norge ska åtgärder tas fram både i Norge och utomlands. Det som är intressant i sammanhang med transportsystem är att vilka åtgärder kommer att tas i bruk och hur dessa åtgärder implementeras i transportsystem. Norge strävar efter att demonstrera hur nationell klimatpolitik kan inverka respons till klimatförändring på alla nivåer: individuell, lokal, regional och internationell (O'Brien 2008).

I nationell transportplan 2006–2015 handlar de centrala miljömål växthusgaser, NO_x-utsläpp, partikelutsläpp, NO₂-halten och buller. För att minska växthusgasutsläpp i trafiksektorn tas upp att öka användning av 0-utsläppsteknologien som huvudfaktor. 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. (Jansson 2006)

3.4. Danmark

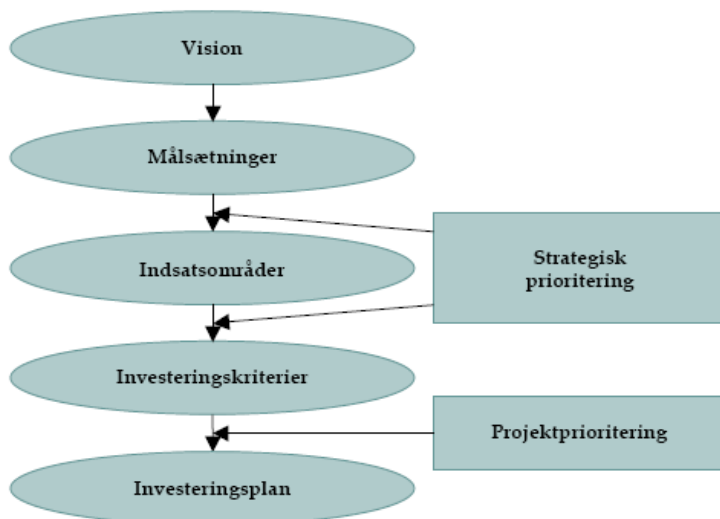
I Danmark har infrastrukturkommissionen framhåvt följande utmaningar för det framtida transportsystemet (Infrastrukturkommissionen 2008):

- trängsel, i synnerhet inom storstadsregioner
- ökad internationell handel och transporter
- urbanisering och koncentration af näringslivet
- begränsad järnvägskapacitet
- trafikens negativa effekter kommer att få större betydning
- nuvarande infrastruktur skulle utnyttjas mer effektivt.

I Danmark innehåller visionen för transportsystemet år 2030 mångsidiga mål för daglig mobilitet och godstransporter (Infrastrukturkommissionen 2008):

- mobiliteten för personer och gods i Danmark är på högsta internationell nivå och transportinfrastrukturen stöder danskarnas välfärd och näringslivets konkurrensförmåga
- välfungerande transportmöjligheter säkerställer en hög mobilitet i samhället, spiltid för medborgare och näringslivet på grund av 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 og vattenvägar, för att näringslivets godstransporter till och från Danmark kan genomföras snabbt och effektivt
- även om efterfrågan för transport ökar, koldioxidemissioner ska förminska, också övriga luftföroreningar och buller ska reduceras markant
- trafiksäkerhetssituationen förbättras väsentligt.

Visioner leder i danske trafikpolitiken till mer detaljerad målsättning, som följas av strategisk prioritering av olika tyngdpunktsområden samt investeringskriterier.



Figur 3.2 Etapper i prioriteringen av olika investeringar. (Infrastrukturkommissionen 2008)

I Danmark har infrastrukturkommissionen lyft fram två stora infrastrukturinvesteringar: den första är tunnelbanainvesteringen i Köpenhamn med 17 nya metrostationer och de andra är fasta förbindelsen över Femern Baelt mellan Puttgarten och Rødbyhavn. (Infrastrukturkommissionen 2008)

I klimatpolitiken har Danmark inte ännu ställt specifika förminskningskrav för transportsektorn. De viktigaste åtgärder innehåller samtidigt planering av samhällsstruktur, markanvändning och transportinfrastruktur, utveckling av kollektivtrafikutbudet och öka möjligheter för gång- och cykelresor. (Infrastrukturkommissionen 2008)

Samhällsstruktur och lokaliseringen av aktiviteter styrs i Danmark relativt kraftigt för att hindra spridningen av stadsregionerna. I Danmark har till exempel stormarknadens lokalisering och struktur reglerats relativt starkt jämfört med Sverige och Finland. Från 1997 planeringsprocessen har hindrat stora dagligvarubutiker att lokalisera sig utanför centrumområden och stadsdelscentra. Gränsen för storetableringar har varit 3 500 m² (bruksareal) för dagligvarubutiker och 2 000 m² för specialvarubutiker. Å andra sidan butiker för specialvaror som kräver mycket utrymme har fått relativt fritt lokaliseras utanför centrumområden. (Miljöministeriet 2007)

Referenser

Infrastrukturkommissionen 2008. Danmarks transportinfrastruktur 2030. Betænkning fra Infrastrukturkommissionen. Januar 2008.

Jansson, Anders 2006. SUUNTA 2010 - pohjoismainen tarkastelu. Suunnitteluprosessin kehittäminen. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 13/2006. 32 s.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2008. Liikennepoliittikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle. 27.3.2008.

Norwegian Ministry of Environment. 2008. Norwegian National Allocation Plan for the Emissions Trading System in 2008–2012.

O'Brien, Karen 2008. Climate change impacts on Norway, what do we know?

http://www.regjeringen.no/nb/dep/ud/kampanjer/refleks/innspill/miljo_klima/OBrien.html?id=492940. 29.4.2008.

Thrane, Inger Andrea. 2005. Den strategiske planleggingens rammer, vilkår og organisering i de nordiske landene. Resultat fra benchmarking – sommeren 2005. NORDSTRAT 13. oktober 2005.

Regjering 2008. The Prime Minister sets new climate goals.

<http://www.regjeringen.no/en/dep/smk/Whats-new/News/2007/The-Prime-Minister-sets-new-climate-goal.html?id=463791>. 29.4.2008.

Vägverket 2007. Strategisk plan 2008–2017. Publikation 2007:37.

Vägverket 2008. Nollvisionen. Vägverkets hemsida

http://www.vv.se/templates/page3_630.aspx. 29.4.2008.

Weiste, Henriika & Soininen, Minna 2006. SUUNTA 2010 - kansainvälinen tarkastelu. Eräitä huomioita eurooppalaisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 10/2006. 88 s.

Miljöministeriet 2007. Kaupan ja kilpailun työryhmän raportti (Rapport av arbetsgruppen för handel och konkurrens). Ympäristöministeriön raportteja 26/2007. Helsinki.