

Behövs vägar för tillväxt?

2002-12-19

Miljöimpuls! Väst

Debatten gick het när Sveriges framtida transportsituation diskuterades på Miljöimpuls västs decemberseminarium. Frågan var om vägar är nödvändiga för tillväxt. Alla inblandade var överens om att svaret är ja men efter det gick åsikterna isär. De inbjudna föredragshållarna och många i publiken hade väldigt olika svar på hur, var och varför vägarna behövs för ökad tillväxt vilket ledde till svallande känslor och en positionering i kampen om statens 169 transportmiljarder.

Att debatten blev livlig är kanske inte så konstigt. Få saker berör vår vardag så påtagligt som möjligheten att transportera oss själva och att få saker vi behöver transporterade till oss. Konflikten mellan friheten bilen ger oss och den miljöpåverkan vi orsakar genom att använda den är ett exempel som gör transportproblematiken väldigt tydlig. Men vad händer när man lyfter blicken från vardagens val upp till den samhällsekonomiska dimensionen? Kvällen moderator Jonas Norrman från Centrum för miljödriven företagsutveckling, CMF, och GAME inledde med att beskriva EUs syn på sambanden mellan tillväxt och transporter. De flesta länder i den europeiska unionen har samma typ av transportproblem som Sverige, oftast värre. Jonas Norrman beskrev det med ett citat av okänt ursprung ”infarkt i centrum – förlamning i extremiteterna”, ett uttryck som alla som försöker ta sig in i Göteborg klockan åtta på morgonen förstår innebörden av. De senaste decenniernas kraftiga ökning av privatbilism och godstransporter har skapat en europeisk trafikstockning som lett till ökade luftföroreningar och koldioxidutsläpp, minskad säkerhet och allmänt försämrad service. EUs hållning är därför att en god tillväxt kräver en ökad transportkapacitet samtidigt som transportsektorn integreras i arbetet för en hållbar utveckling. Då gäller det att bryta kopplingen mellan godstransporter och BNP, det vill säga att ökad BNP inte automatiskt ska leda till ökade godstransporter på väg. Första steget är att minska det totala antalet transporter genom bättre logistik och utnyttjande av IT. Sen måste hela transportsystemet förändras och bli mer intermodalt, främst med ökad användning av tåg och sjöfart och större flexibilitet. Det måste bli lättare att skicka varor på tåg och lasta om dem till båt eller lastbil och tvärt om. Slutligen måste ny teknik och nya bränslen som biogas och väte börja användas i större skala.

Den oslagbara bilen

Efter Jonas Norrmans introduktion tog Anders Källström från Västsvenska handelskammaren över ordet, som kvällens första inbjudna föreläsare. Anders Källströms svar på frågan för kvällen var ett entydigt JA! Han inledde med en filosofisk reflexion över varför vägar är så viktiga. Som det flockdjur vi människor är klarar vi oss inte utan varandra. Vi bygger vårt samhälle på kommunikation av kompetens och utan samhället står vi oss slätt. Vi lever på ett sätt som gör det omöjligt för oss att klara oss på egen hand. Centralt i samhället är kommunikationen och i Sverige kommunicerar vi över stora ytor. Därför behövs vägar. De relativt nya teknikerna som gör att vi kan hålla ständig kontakt med nästan vem vi vill var vi vill räcker inte för flockdjuret människan, vi vill träffa folk på riktigt. De nya möjligheterna med Internet och e-post leder i första hand till ännu mer förflyttningar för ju fler personer vi kan hålla kontakt med desto fler möten genereras.

Efter inledningen gick Anders Källström över till hård fakta och konstaterade att 99.8 procent av jordens befolkning inte är svensk. Det är lätt att se att vårt beroende av omvärlden är mycket stort. I göteborgsregionen bor det cirka 980 000 människor som dels är beroende av import och export till utlandet och dels av att kunna förflytta sig inom närområdet.

Transporterna är centrala i stort och smått. I det lilla formatet är bilen det oslagbart bästa transportmedlet för den enskilda människan. Det tar dig och dina varor från den plats du befinner dig på dit du vill, något som kollektivtrafiken oftast misslyckas med. För de flesta människor är det omöjligt att lämna på dagis, ta sig till jobbet, gå på systemet, handla och åka till träningen utan egen bil. Dessutom är bilen starkt identitetsskapande och många tycker att bilar och bilkörning som fenomen är kul. Cirka tolv procent av världens vuxna har bil och en mycket stor del av dem som inte har det drömmer om att äga en. Det gör bilen till ett incitament för att kämpa på och någon gång få råd att köpa en egen bil, hävdade Anders Källström.

Det finns trots allt tre stora problem med bilar; olyckor, trängsel och miljöförstöring. Olyckorna har i relativa termer minskat och mycket kan göras med hjälp av tekniska lösningar som gör bilen och bilkörningen säkrare. Bland annat pågår ett forskningsprojekt på Chalmers som syftar till att göra bilen intelligentare så att den själv kan undvika olyckor. Samma projekt studerar hur framkomlighetsproblemet kan lindras med hjälp av mer flexibel skyltning. När det gäller miljöproblematiken har väldigt mycket gjorts på utsläppssidan och alternativa bränslen finns. Dessutom kan 80-90 procent av en modern bil återvinnas. Vad krävs då för att lösa problemet med att vi vill fortsätta att köra bil trots trafikinfarkter och miljöproblem? Enligt Anders Källström är den svaret pengar. En god ekonomi ger stark tillväxt som genererar mer pengar så att vi kan bygga bättre vägar och bilar som i sin tur leder till bättre ekonomi och så vidare i en uppåtgående spiral.

Värdefull, tillgänglig och attraktiv – går det?

Chalmersforskaren Tomas Kåberger som tog över ordet efter Anders Källberg svarade också ja på frågan om vägar är nödvändiga för ökad tillväxt men med vissa reservationer. Han ansåg att vi behöver lagom med vägar som ska vara väl använda. För att beskriva sin ståndpunkt inledde Tomas Kåberger med att återge bilmogulen Henry Fords inställning till bilen. Henry Fords ambition var att skapa en bil som i första hand skulle göra det möjligt för folk på landsbygden att transportera sig själva och sina varor. Transporter av material till sina egna fabriker ville han gärna sköta med tåg och han ansåg dessutom att bilar i städer skulle vara helt omöjliga. Vi vet ju alla hur det ser ut idag och här ligger ett stort problem för den moderna staden. Som organism vill staden vara värdefull, attraktiv, tillgänglig som mötes- och handelsplats och ekonomiskt effektiv. Men om stadskärnans tillgänglighet ska tillfredställas med bilar är den inte längre attraktiv på det sättet. De flesta stadskärnor eller stadsområden som är värdefulla, attraktiva och tillgängliga har andra transportsystem än bilar. Problemet är att det är mycket svårt att bygga andra typer av transportsystem i efterhand. Har bilarna en gång släppts in i staden är det svårt att få ut dem. Vi har vant oss vid att få köra bil ända in i mitten och ser det som en rättighet.

I storstadsregionerna är trängseln på vägar och järnvägar akut. Det finns inte längre möjlighet att angripa enskilda flaskhalsar i trafiken. Så fort en byggs bort skapas en ny eftersom efterfrågan på förflyttning är mycket större än vägsystemens kapacitet. Trängseln blir en faktor som begränsar tillväxten. Ett sätt att förbättra trafiksituationen både i staden och i regionen är att införa olika typer av ekonomiska styrmedel. Genom att låta dem som kör på vägarna och parkerar i staden betala marknadsanpassade priser för att göra det, kommer många transporter att kunna undvikas, vilket är ett av målet. Om det blir mer plats på vägarna

ökar effektiviteten för de transporter som av nödvändighet sker på väg och den som väljer att köra betalar i pengar istället för i tid avsuttet i bilkö.

Enligt EU är ekonomiska styrmedel av den här typen mycket viktiga för att Europa ska kunna tillfriskna från trafikinfarkten och koppla loss ökningen i transportsektorn från ökningen av BNP. Något som i och för sig redan har skett – men åt fel håll. Det vill säga att ökande BNP hänger ihop med ännu större expansion av transportsektorn. Styrmedlen som ska bryta trenden måste vara intelligent utformade så att effekten verkligen blir märkbar och trafiken kan öka optimalt. Det ska till exempel löna sig att använda ny teknik men vara kostsamt att köra halvfulla lastbilar. Med den starka EU-staten Tyskland, centralt belägen i ett utvidgat EU ökar kanske möjligheterna att i praktiken införa ekonomiska styrmedel.

Miljömålen kräver förändrat transportsystem

Kvällens sista föreläsare var Stefan Edman, författare, biolog och välkänd debattör i miljösammanhang. Även han skrev under på att vägar behövs för fortsatt tillväxt men med ungefär samma reservation som föregående talare. Det vill säga att fler och större vägar inte automatiskt leder till växande välfärd. Stefan Edman inledde med en lång rad siffror som alla visade hur enormt stor förändringen i våra förflyttningsmönster har varit de senaste 100 åren och hur vårt behov av mobilitet ständigt växer. De senaste åren har den totala vägtrafiken ökat med cirka en och en halv procent per år. Möjligheten att förflytta sig, som vi i Sverige gör idag innebär en stor frihet och är en del av välfärden men det skapar också problem. Speciellt när vi ska leva upp till vissa av de miljömål regeringen satt upp. Målen med minskade utsläpp av bly och svavel har vi nått och målet med minskade utsläpp av kväveoxider kanske vi kan nå i tid men den absolut största uppgiften för transportsektorn är att minska utsläppen av koldioxid. I dag finns i praktiken två alternativ för transportsektorn; effektivare teknik och nya bränslen. Effektiviteten har industrin varit bra på att anamma och utveckla men på bränslesidan går det mycket trögt. Infrastrukturen är dåligt utbyggd och ingen vill göra någonting innan man vet om det är alkohol, biogas, vätgas eller någonting annat som verkligen kommer att bli framtidens bränsle. De koldioxidvinster som trots allt görs genom effektivare motorer och gradvis övergång till andra bränslen äts upp av den totala trafikökningen. Vi kommer aldrig att kunna nå miljömålet om stabilisering av koldioxidhalterna i atmosfären om vi inte ändrat transportsystemet. Det som behövs är en utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och en omläggning av sättet att transportera gods och människor så att det blir lättare att lasta om från båt till tåg till lastbil och så vidare. Mixen av transportslagen måste ändras och bli mer flexibel. Att bara bygga fler motorvägar, tunnlar och broar hjälper inte eftersom varje ny väg leder till mer trafik vilket i sin tur leder till krav på ännu fler och bredare vägar. Det har till och med vägverket konstaterat.

Stefan Edman kom slutligen med ett antal önskemål på hur Västra Götalandsregionen ska utforma sitt förslag till regeringen om hur de 169 miljarder kronor som ska delas ut till modernisering av transportsystemet ska användas. Han hoppades på ett framsynt tänkande där en begåvad blandning av transportslag stod i centrum. En stor del av debatten kom sedan att handla om de statliga miljarderna och Stefan Edman önskemål, vilka var.

- Gods och persontransporter som går på väg men som skulle kunna gå på räls ska göra det. Bygg ut Bohusbanan och förläng den till Oslo – gamla Svinesundsbron blir snart ledig!
- Överflödiga persontrafik på väg ska saneras bort och ge plats åt de nödvändiga transporterna. Pendeltågstrafiken måste förbättras. Bygg Götaälvsbanan – en pendeltågsbana från Göteborg till Trollhättan-Uddevalla och tillbaka!

- Sjöfarten måste öka, inte bara längs kusten utan även i inlandet där det är möjligt. Uppgradera och utöka hamnkapaciteten!

Avslutningsvis tog Stefan Edman tillfället i akt att utmana Västsvenska handelskammaren att lägga fram en modern vision med en mix av olika transportmedel i sitt remissvar till Västra Götalandsregionen angående hur transportmiljarderna ska användas.

Laddad debatt om vägval

Debatten tog fart direkt när Anders Källström svarade på Stefan Edmans utmaning med att visa hur miljarderna är tänkta att användas. 100 miljarder ska gå till järnvägsprojekt och 36 miljarder till utbyggnad av vägar. Det hävdade han var alldeles för lite för att räcka till allt som behöver göras i regionen de kommande tolv åren. Västsvenska handelskammaren har därför valt att jobba för att vägarna ska få mer pengar, vilket enligt Anders Källström inte betyder att järnvägsutbyggnader ska få mindre pengar. Var pengarna skulle komma ifrån hade han dock inget direkt svar på. Han vidhöll att nya motorvägar betalar sig själva inom 20 år i form av minskad olycksfrekvens och effektivare transporter men stötte på starkt motstånd från både Tomas Kåberger och personer i publiken. De beräkningar som visade att en motorväg mellan Borås och Jönköping skulle vara helt betald på 20 år grundade sig på nuvärdessiffror och omfattade inte räntekostnader, vilket Tomas Kåberger påpekade. Svaret blev då att vi ändå behöver fler och bättre vägar för att underhålla bilindustrin som är det vi i Västsverige lever av. Anders Källström fick visst bifall från en representant från Volvo i den frågan men Tomas Kåberger undrade vad poängen med att bygga olönsamma vägar för att underhålla en olönsam industri egentligen var.

Stefan Edman fortsatte med att äska stöd från handelskammaren och undrade om han kunde räkna med dem i remissförfarandet inför de statliga transportpengarna när det gäller utbyggnaden av järnvägarna i regionen. Svaret var tydligt ja när det gäller Bohusbanan och dubbelspår mellan Trollhättan och Göteborg och tydligt nej till det mesta andra. Alla järnvägssträckor som inte försörjer större industrier eller tätorter är lågprioriterade. Något som fick flera personer i publiken och i panelen att ifrågasätta handelskammarens vilja att förändra transportsystemet så att tillväxten kan öka samtidigt som miljömålen uppfylls. Anders Källström protesterade förstås och debatten var minst sagt livlig. Så fortsatte diskussionen utanför seminarierummet långt efter det att den sista räkkanapén var uppäten, vilket ännu en gång bekräftar hur oerhört känsloladdad och viktig frågan är.

Kajsa Winnes