

DN DEBATT

# DN Debatt. "Elbilar och förnybara bränslen räcker inte"



PUBLICERAD 2014-09-22

**Vi är inte säkra på att Förbifarten är det bästa sättet att tillgodose det framtida arbetsresandet inom en stor arbetsmarknadsregion. Vi tror heller inte att transportsektorns klimatproblem självklart löses genom introduktionen av elbilar och förnybara bränslen. En allsidig undersökning kanske kommer fram till att Förbifarten är bästa sättet att använda 31 miljarder kronor, men den kan också landa i att yteffektiv kollektivtrafik är bättre anpassad till dagens och morgondagens transportbehov, skriver elva forskare på KTH och VTI.**

På DN Debatt argumenterade vi den 16/9 för behovet av en allsidig genomlysning av hur Förbifart Stockholm står sig mot bästa möjliga alternativ som går att utforma med dagens kunskap. Vi pekade på att viktiga delar av beslutsunderlaget har blivit gammalt. Åtta år har förflutit sedan dåvarande Vägverket valde Förbifart Stockholm före två andra alternativ. De sedan dess förändrade förutsättningarna gör att det i dag är högst motiverat att undersöka om Förbifart Stockholm är den bästa lösningen på Stockholmsregionens tillgänglighetsproblem och samtidigt är förenlig med riksdagens klimatmål.

**I flera av replikerna** på vår artikel framhålls att Förbifart Stockholm behövs för de nord-sydliga förbindelserna och för att tillgodose arbetsresandet inom en stor arbetsmarknadsregion vilket är viktigt för den ekonomiska utvecklingen. Vi håller med om dessa mål. Däremot är det inte klarlagt att Förbifart Stockholm är den bästa lösningen för att nå dit. Vårt att notera är exempelvis att bebyggelseutvecklingen i Stockholmsregionen under de senaste åren har gått mot en ökad koncentration till de centrala delarna.

Vägverket pekade i en utredning från år 2009 just på att "Markanvändningen hade utvecklats annorlunda än vad som antogs i den regionala utvecklingsplanen. Ny bebyggelse koncentreras nu till regionens centrala delar ...". En liknande tendens kan skönjas kring de "regionala stadskärnorna". De nya stadsbyggnadsprinciper som anammats i Stockholm och i många andra städer världen över talar för att denna utveckling kommer att fortsätta. En mer koncentrerad bebyggelse ger avsevärt förbättrade förutsättningar för trafiklösningar som förvisso innehåller väginvesteringar, men som i större utsträckning än Förbifart Stockholm kan bygga på en kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik. Detta är bara en av flera förändrade

omständigheter (se vår [ursprungliga artikel](#)) som sammantaget ger anledning till en ny prövning.

**I några av replikerna** uttrycks en stor tilltro till att introduktionen av elbilar och förnybara bränslen kommer att lösa transportsektorns klimatproblem. Det finns emellertid några faktorer som begränsar möjligheterna att snabbt minska utsläppen till nivåer som är förenliga med klimatmålen. Förnybar energi efterfrågas av alla samhällssektorer och tillgången kommer inte räckta till att ersätta alla fossila bränslen. Elbilar, inklusive laddhybrider, hör framtiden till, men tekniken är dyr och därför går marknadsintroduktionen långsamt.

Dessutom måste man se till ett fordons hela livscykel när man bedömer klimatpåverkan. Enbart tillverkning och underhåll av en personbil orsakar utsläpp av i storleksordningen fem ton koldioxid per bil. Detta innebär att klimatpåverkan endast minskar till cirka hälften om en konventionell diesebil ersätts med en elbil/laddhybrid.

**Aktuell klimatforskning** visar samtidigt att det är alltmer angeläget att skyndsamt minska utsläppen av växthusgaser. Den utveckling som sker på fordonssidan är glädjande men långtifrån tillräcklig för att lösa transportsektorns klimatpåverkan. Det behövs också en övergång till mer yt- och resurseffektiva transportslag, och det är just i storstadsregionerna som potentialen till detta är som störst. Med en ökad kollektivtrafik frigörs också vägutrymme för godstransporter och annan nyttotrafik som vanligen saknar alternativ.

Tunnelbanan, som började byggas på 1940-talet, sätter än i dag sin prägel på Stockholmsregionen. Det var ett projekt som hade förberetts och planerats under decennier. Förbifarten kommer även den att prägla regionen under mycket lång tid om den byggs. Den allsidiga undersökning vi efterlyser kan komma fram till att Förbifarten är bästa sättet att använda 31 miljarder kronor. Men den kan också landa i att andra lösningar med större inslag av kapacitetsstark och yteffektiv kollektivtrafik är bättre anpassade till dagens och morgondagens transportbehov och de av riksdagen antagna klimatmålen.

**Innan ett projekt** av Förbifartens dignitet startar på allvar är det angeläget att beakta nya omständigheter av det slag vi pekat på i vår första artikel. Vad som behövs är en aktualiserad analys av olika lösningar, gärna med hjälp av internationell expertis. Först då tar vi ansvar gentemot dagens skattebetalare såväl som kommande generationer.

TEXT

**Hans Antonson**, docent, VTI

**Göran Finnveden**, professor, KTH

**Anders Gullberg**, professor emeritus, KTH

**Mattias Höjer**, professor, KTH

**Karolina Isaksson**, docent, VTI

**Arne Kaijser**, professor, KTH

**Staffan Laestadius**, professor emeritus, KTH

**Lars-Göran Mattsson**, professor emeritus, KTH

**Bo-Lennart Nelldal**, professor emeritus, KTH

**Jane Summerton**, professor, VTI

**Jonas Åkerman**, forskningsledare, KTH

---

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt