

EKONOMI

Framtida vägprojekt krockar med klimatmål

UPPDATERAD 2020-02-20 PUBLICERAD 2020-02-20



Infarten till Förbifart Stockholm vid Kungens kurva utanför Stockholm. Foto: Pi Frisk

Kraschen mellan mål och verklighet är iögonfallande. Sverige har sedan två år ett klimatmål att minska utsläppen inom marktransporter med 70 procent till år 2030. Sverige har till och med en klimatlag som ska se till att regeringens politik utgår från klimatmålen. Ändå planeras dagens infrastruktur med utgångspunkt från att vägtrafiken ska växa kraftigt fram till 2040.

– Det finns en målkonflikt som politiken och andra intressen har svårt att hantera. Den måste tas itu med nu, säger Anders Roth, ansvarig för hållbar mobilitet vid IVL Svenska miljöinstitutet.

Kollisionen i synsätt beskrivs, av dem som kritiserar den rådande modellen, ytterst som en krock mellan tankar från förr och nu.

Hitills är kursändringen mest genomförd som stolta deklamationer på papperet.

I verkligheten ligger Trafikverkets så kallade basprognos till grund för vilka vägar och järnvägar som ska byggas. Och den prognosen säger att biltrafiken kommer att växa med 31 procent mellan 2014 och 2040.

– Om vägtrafiken ökar som i scenarierna blir det trängsel, och då tjänas en massa tid på att bygga bort den trängseln, i alla fall tillfälligt, beskriver Jonas Åkerman, forskare vid strategiska hållbarhetsstudier vid KTH, grundtanken som styr dagens investeringar i infrastruktur.



Jonas Åkerman, forskare vid strategiska hållbarhetsstudier vid KTH.

Beräkningen av tidsvinsterna – som i Sverige värderas högre för bilister än för kollektivresenärer – är det som till övervägande del avgör vad som anses vara lönsamma investeringar för samhället, även för framtida generationer.

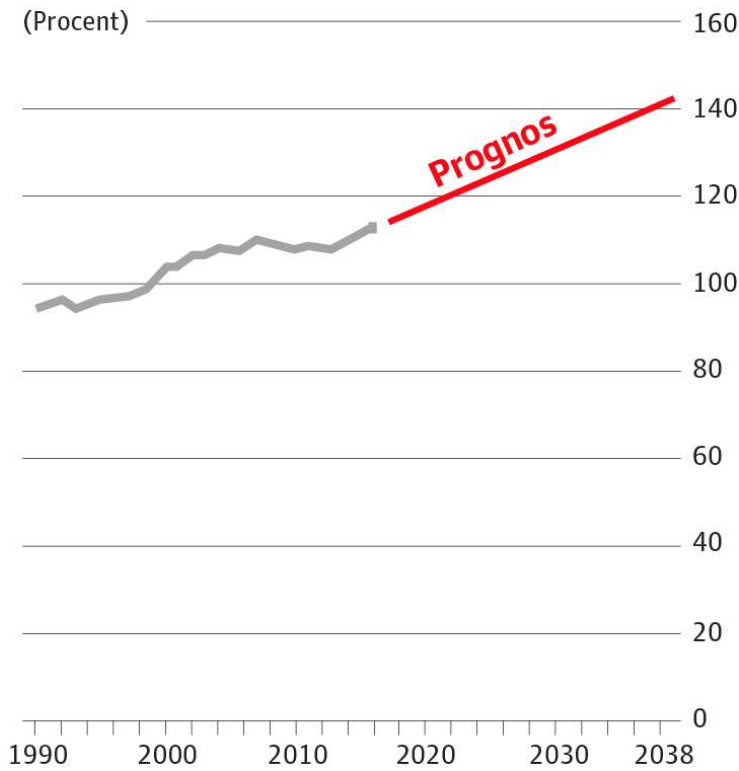
Vi borde i stället tänka på klimatmålet som ett ramverk för de samhällsekonomiska kalkylerna, anser Jonas Åkerman.

– Vi ska nå målen, hur gör vid det? Vi kanske behöver minska bilresandet. Det skulle också ha stora implikationer för tidsvinsterna. Är man inte insatt i hur det fungerar i den här branschen skulle man tro att det är självklart att det är så tankarna går, säger han.

När framtidens investeringar i infrastruktur beräknas planeras i stället projekt efter samma formel som tidigare. Klimatmål och klimatlag har visserligen tillkommit, men den tongivande verksamheten vid Trafikverket fortsätter att arbeta för att funktionsmålet uppnås, det vill säga med att se till att vägar och spår byggs för att sluka den trafik som prognoserna fram till år 2040 förutspår.

Trafikverkets basprognos ligger till grund för hur framtidens infrastruktur planeras.

Enligt den senaste upplagan uppskattas personbilstransporterna i kilometer räknat öka med 31 procent från 2014 till 2040



Källa: Trafikverket

Samtidigt finns det vid Trafikverket en grupp som är inriktad på hänsynsmålet, som handlar om bland annat klimatet. Olika forskningsstudier samt Trafikverkets egna analyser pekar på att biltrafiken behöver minskas med mellan 10 och 40 procent per person på 25-30 års sikt för att klimatmålet ska nås.

På så vis finns en kluvenhet i Trafikverkets uppdrag.

Ambivalensen syns till och med i regeringens klimatpolitiska handlingsprogram.

I punkt 62 i programmet står det att ”regeringen har förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet”.

Formuleringen betyder, precis som forskaren Jonas Åkerman föreslår här ovan, att först kommer klimatet som ett ramverk. Sedan byggs infrastrukturen på ett sätt som rimmar med klimatmålet.

Fast på sidan 113 i samma handlingsprogram framgår det att förtydligandet inte är tydligare än att där står något helt annat, nämligen: att ”funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga”.

Vad ska man tro? Varför har Sverige en klimatlag om den inte följs?

– Klimatlagen är diffus i kanterna. Den ses som en portalparagraf som ska genomsyra arbetet. Det första steget att anta målen har tagits, men det är styrmedlen som är det jobbiga politiskt. Någon behöver vara tydlig och visa vad lagen betyder då infrastruktur planeras, säger Anders Roth, vid Svenska miljöinstitutet.





Anders Roth, Svenska miljöinstitutet. Foto: Jonas Tobin

Regeringen har inrättat ett expertråd, Klimatpolitiska rådet, vars uppgift det är att granska vad regeringen gör på området.

Rådet har kommit med kritik mot hur infrastrukturplaneringen går till. Slutsatsen är att arbetet hittills inte duger.

– Efter rapporten har ingenting hänt. Många av de saker Klimatpolitiska rådet slog ned på går emot vad Trafikverket till exempel gjort när det gäller att ta utvecklingen av biodrivmedel som intäkt för att klara klimatmålet, säger Anders Roth.

Liknande slutsatser har kommit från sex myndigheter som arbetat med omställningen för fossilfrihet i transportsektorn och där Trafikverket självt är en av dem.

När Trafikverket fått kritik för att deras prognoser inte ligger i linje med klimatmålet har verket valt ett framtidsscenario där klimatmålet uppnås med mycket biodrivmedel och elektrifiering.

– Det är en orealistisk tanke, för så mycket bra biodrivmedel finns inte att tillgå i Sverige om det ska räcka även till arbetsmaskiner, sjöfart och flyg. För närvarande importerar vi det mesta biodrivmedlet. Poängen med att anta att biodrivmedel helt löser frågan är att Trafikverket inte behöver tänka sig andra styrmedel som påverkar efterfrågan på bilresor, säger Anders Roth.

Att Sverige, som ett glest befolkat land med mycket skog, i framtiden skulle dammsuga världsmarknaden på biodrivmedel avfärdas av både Anders Roth och Jonas Åkerman som ansvarslost om man vill föregå med gott exempel.

– Det är inte tillräckligt många som ser sin egen roll i det här. Det stämmer säkert att till exempel drivmedelspriserna är ett av de viktigaste styrmedlen, men det innebär ju inte att inte infrastrukturplaneringen också behöver anpassas, säger Anders Roth.

Det finns ett väldigt starkt bilintresse i Sverige som politikerna känner att de måste ta hänsyn till.

Det blir inte lättare att genomföra förändringar när till och med det klimatpolitiska handlingsprogrammet är diffust, menar Anders Gullberg, tidigare adjungerad professor vid KTH, som nu driver företaget Urban city, som arbetar med digitalisering, mobilitet och hållbarhet.

– Det finns ett väldigt starkt bilintresse i Sverige som politikerna känner att de måste ta hänsyn till. Poängen för politikerna i det

här läget är nog att vara lite oprecisa. De vill inte säga klart att det är hänsynsmålet (klimatet, hälsan och den lokala miljön) som går först, för det kan kräva en del impopulära insatser mot bilismen, säger Anders Gullberg.

Motstridiga och otydliga beslut leder inte till en effektiv politik. I stället stannar det vid vackra mål, fastslår han.



Anders Gullberg, tidigare adjungerad professor vid KTH, som nu driver företaget Urban city. Foto: Orlando G Boström

Men Bengt Olsson, presschef vid Trafikverket, säger att verket sedan många år har ett krav på sig från politiker att bidra till klimatmålet och redovisa hur det anser att det går till.

– Vi har ett tydligt, uttalat mål att vi ska bidra till minskningen av koldioxidutsläpp i Sverige. Och nå målet som vi har på 2030-talet, säger han.

Den stora svårigheten, enligt Bengt Olsson, består i att beräkna hur mycket Trafikverket bidrar till saken.

Teknikhistorikern och framtidforskaren Anders Gullberg understryker lärdomen som dragits av decenniernas utbyggnad av vägtrafiken i storstäder:

– Ingen tid sparas, för på sikt åker alla bara längre. Tiden i bil är ungefär densamma, men sträckorna ökar då nya vägar sprider ut städerna med större avstånd till arbetsplatser och köpcentrum.

I USA med sitt enorma motorvägsnät, fann forskare tidigt, att en bilist i snitt färdas dubbelt så långt som i europeiska städer av samma storlek, konstaterar Anders Gullberg.

I sitt jobb kopplar han ihop transportfrågor med utvecklingen av digitala plattformar.

– I Stockholm där man bygger ut Förbifart finns det redan väldigt mycket ledig kapacitet. Det låter kanske konstigt, men i varje bil sitter det i snitt bara 1,2 personer och lastbilarna kör runt med mycket luft, säger han.

Att fylla bilarna och få fler att gå över till kollektivtrafik genom att göra den bättre och billigare är två sätt att utveckla persontransporter i storstäder, anser Anders Gullberg.

Och när andelen elbilar växer – och statens intäkter från bensinskatten minskar – lobbar han redan för att staten i stället ska ta betalt för användningen av vägar. Med helt olika avgifter i storstad och på landsbygd.

– Mest ska det kosta där många vill åka, så att det inte blir kö och fler lättare kommer fram, säger han.

Läs mer:

[Tåg underskattas när framtidens resande beräknas](#)

[Tid ombord på ett kollektivfordon utgör ett mindre resmotstånd](#)

[Experter sågar kalkyler för stora tågprojekt](#)

TEXT






Torbjörn Petersson

Annons

Jämför alla kreditkort på Kortio.se

Jämförelse: Har du bästa kortet?

Kort	Årsavgift	
	0 kr 495 kr	Mer info
	245 kr	Mer info
	0 kr	Mer info
	0 kr	Mer info
	0 kr	Mer info
	0 kr	Mer info
	0 kr	Mer info
	0 kr 395 kr	Mer info

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt