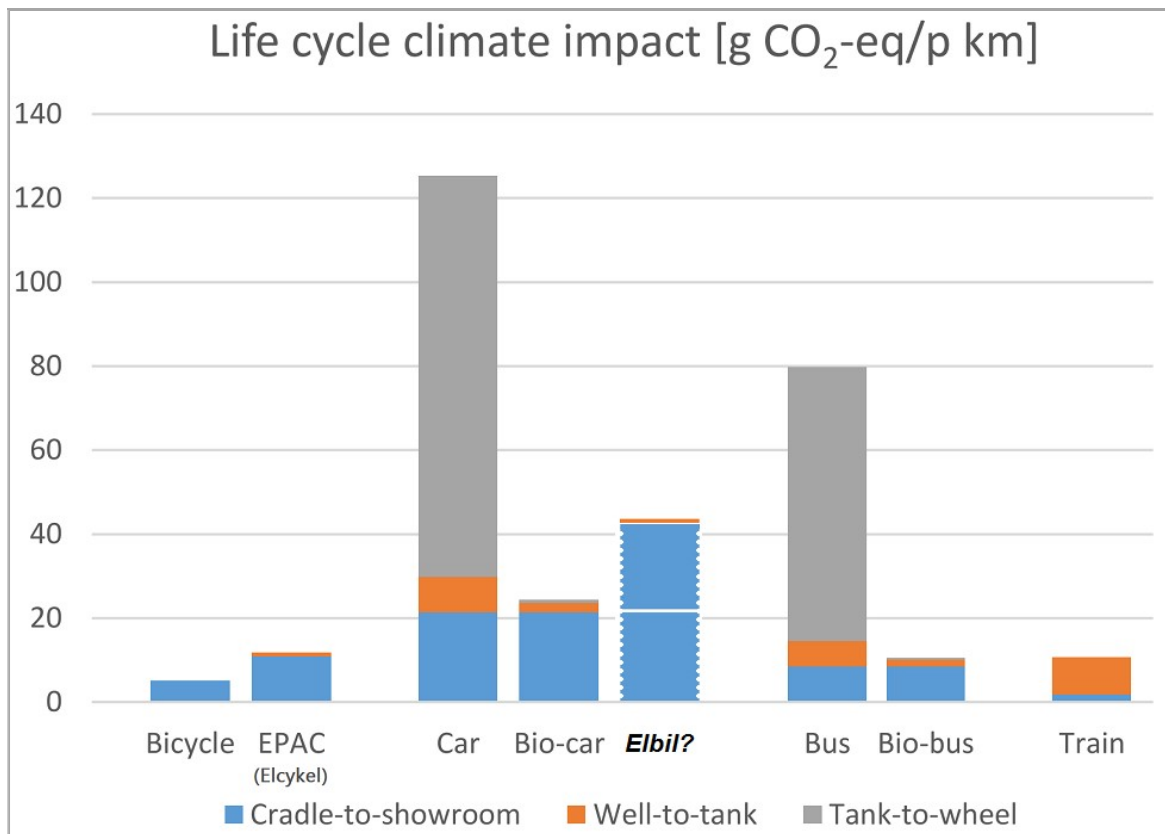


Hur kan trafiken klara Göteborgs klimatmål?

Yttrande 2020-10-14 från Trafikistan.se inför TN:s beslut om nuvarande trafikstrategi.

Göteborg har antagit Parisavtalet (budgeten 2020 sid 104 punkt 1). Trafik orsakar en stor del av vår klimatpåverkan. Inget motoriserat färdssätt kommer i närheten av gång och cykling i klimatvänlighet. Hur TN ska balansera olika trafikslag behöver utgå från **trafikens klimatpåverkan i livscykelperspektiv**.



Det bästa jag hittar just nu är en LCA-sammanställning från LTH 2014. Tyvärr ingår inte anläggning och underhåll av infrastruktur (GC-banor, vägar, järnvägar, tunnlar mm). Bilarna drivs av bensin, etanol resp. svensk el, bussar av diesel resp. etanol, och tåg går på nordisk elmix. Värdena för bil, buss och tåg gäller vid 40 % beläggning. Elbil fanns inte med i LTH:s arbete, men en uppskattning mha uppgifter från IVL 2018 har lagts till.

Skillnaderna mot cykel är drastiska – från dubbel till 25-dubbel påverkan! Motoriserat resande får dessutom många att välja allt större vardagsavstånd, vilket kan mångdubbla den påverkan som det valda fordonet orsakar.

Trafiknämnden måste bestämma spelplanen för vår trafik så att stadens antagna klimatmål kan nås. Navigera inte i blindo. Det krävs modern och heltäckande livscykelanalys. Hur den nuvarande trafikstrategin kan behöva ändras hänger på det. Klart är att ju fler vi får att gå och cykla, desto större spelrum blir över för mer belastande trafik. Cykelprogrammet beskriver tydligt hur trafiksystemet bör utvecklas och anpassas för ett ökat cyklande. Folkhälsa, buller, luftmiljö och trängsel är också viktiga aspekter, men här har jag bara fokuserat på hela kommunens och därmed TN:s antagna klimatansvar.

Rolf Broberg, Trafikistan.se

Bakgrund och referenser

Att trafik orsakar en stor del av vår klimatpåverkan framgår t.ex. av Naturvårdsverket 2020: *Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år*.
<https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-konsumtionsbaserade-utslapp-per-person/>

Diagrammet (utom elbil) är hämtat ur en sammanställning av tillgängliga livscykeldata och finns i

Anders Arwefeldt, LTH 2014: *The electrically powered assisted bicycle's potential in improving the climate performance of the transport sector*. På sid 28 sammanställs klimatpåverkan för tillverkning och användning av flera fordonstyper.
<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=5050511&fileId=5050512>

Cykel: Trafikistan har sammanställt olika LCA-källor om cykelns växthuseffekt. Här förklaras varför cyklistens matproduktion inte ska belasta cykelns klimatpåverkan. Här kommenteras även diagrammet ovan (förutom elbilens stapel).

Trafikistan 2020: *Se inte mat som cykelbensin*.
<http://trafikistan.se/se-inte-mat-som-cykelbensin/>

Elbil fanns inte med i rapporten från LTH. Den tillagda stapeln utgår från mobilitetsexperten Mats-Ola Larsson vid IVL som sa i december 2018 att tillverkningen av elbilens batteri släpper ut lika mycket koldioxid som tillverkningen av elbilen i övrigt, eller som tillverkningen av en hel bil med förbränningsmotor. Därför har jag använt samma tillverkningsbelastning som övriga bilar, men dubblat den pga batteriet, se Göteborgs-Posten 2018-12-12: *Elbilsbatteriet – den dolda klimatboven*
<https://www.gp.se/ekonomi/elbilsbatteriet-den-dolda-klimatboven-1.11674257>

Batteritillverkningen har förbättrats sedan 2017 enligt en förnyad studie från IVL 2019. Minskningen ligger mellan 50 och 66 %, men om data som är mindre transparenta tas med i beräkningarna kan minskningen vara så låg som 25 %.

IVL 2019, pressmeddelande: *Ny rapport om elbilsbatteriers klimatpåverkan*.
<https://www.ivl.se/toppmeny/pressrum/pressmeddelanden/pressmeddelande---arkiv/2019-11-28-ny-rapport-om-elbilsbatteriers-klimatpaverkan.html>

Allt större batterier: Efterfrågan på tunga elbilar med större batterier ökar. Citat: *”Många nya elbilsmodeller i crossover- och SUV-segmentet som nu släpps har betydligt större batteri [än genomsnittet för elbilar] och det dubbla är ingen ovanlighet”*.

Power Circle 2019: *Batteriers miljöpåverkan – faktablad från Power Circle*, sid 8
https://www.powercircle.org/batteriers_miljopaverkan.pdf

Batteritillverkningens utveckling pekar på en minskning av klimatpåverkan, användning av större batterier på en ökning. Det är dessutom oklart om ett batteri kommer att hålla under bilens hela livslängd. Därför är antagandet i diagrammet i enlighet med IVL:s uttalande från december 2018 rimligt tills vi får nya pålitliga siffror som ger en annan bild.

Elbilens elförbrukning: I diagrammet har samma elförbrukning som elcykeln ritats in. Det är visserligen för lågt, men det viktiga är att illustrera att själva elförbrukningen är en obetydlig del av helheten i ett land med Sveriges rena elmix.