

Prognoser bör ta hänsyn till risk för brist på olja

Sedan ett antal år minskar bilkörningen i både USA, Europa och Australien. Trenden är tydlig, forskarna talar om Peak Car, men ingen vet säkert vad som händer. Att bilen, framförallt bland unga, inte längre är en statussymbol är troligen bara en del av förklaringen.

I det perspektivet är Trafikverkets prognoser i förslaget till "Nationell plan för transportsystemet 2014-2025" uppseendeväckande. Med en tidshorisont på tjugo år förutspår man att antalet bilar ska öka med 43 procent och antalet körda kilometer med 34 procent. Av miljö- och klimatskäl vore en sådan utveckling alarmerande. Och den är inte bara oönskad – den är direkt osannolik. Delvis på grund av Peak Car, men än mer med tanke på oljan, så viktig för den ekonomiska tillväxten och en grundbult för alla transporter.

De fossila reserverna är ändliga och ingen ifrågasätter att de krymper för varje dag. Energin i den olja som vi idag pumpar upp är inget annat än vällagrad solenergi. Samma sol som värmer oss idag gav för mellan 100 och 150 miljoner år sedan liv åt de alger och plankton som på dåtidens havsbotten bildade det mesta av den olja som vi idag konsumerar.

Man kan tvista om det exakta årtalet då oljeutvinningen inte längre kan öka utan är dömd att minska (Peak Oil), men bara ett fåtal hävdar att det ligger bortom år 2020. Under 1960-talet gjordes de största fyndigheterna genom tiderna och i snitt hittades varje år nya oljekällor på 56 miljarder fat. Med en dåtida konsumtion på tio miljarder fat om året kunde man med viss rätt se oljan som en i det närmaste oändlig resurs. Idag har vi en annan verklighet. Trots gedigen kunskap, avancerad teknik och starka ekonomiska motiv hittar man numera inte ens tio miljarder fat om året, medan vårt samhälle – så hungrigt på energi – slukar tre gånger så mycket av det svarta guldet. Dagens välstånd vilar, bokstavligen talat, på den olja som hittades för femtio år sedan.

1900-talet var ett sekel präglad av ekonomisk expansion. Likt annat växande är det en övergående fas och det är uppenbart att vi nu närmar oss tillväxtens gränser. Energittillförseln är inte det enda hindret, men kanske det tydligaste av dem. Under modern tid har vi aldrig sett ekonomisk tillväxt utan att också konsumtionen av olja har ökat, och när utvinningen nu kommer att sjunka är det ingen vågad gissning att också BNP faller.

Trots satsningar på förnybart står fortfarande de fossila bränslena för över 80 procent av den energi som vårt moderna samhälle kräver och inom transportsektorn är bilden ännu tydligare. Både globalt och i Sverige är denna sektor till över 90 procent beroende av olja. För politiker är detta ett problem och en utmaning, men för bilindustrin är det en fråga om liv och död. Det är knappast av illvilja eller avsaknad av kommersiella drivkrafter som både eldrift och biobränslen är marginella företeelser. Tyvärr är det naturlagar och fysikaliska begränsningar som lägger hinder i vägen. Förhoppningen att vi ska kunna fortsätta köra bil i en omfattning, som är i närheten av vad vi gör idag, har snarast sin grund i vad den finlandssvenske filosofen Georg Henrik von Wright kallade "vanmaktens optimism".

Trafikverket gör inga egna förutsägelser om den ekonomiska tillväxten utan lutar sig mot Finansdepartementets långtidsutredning från år 2008. En utredning som syftade till att hitta medel för att främja tillväxten, men som enligt egen utsaga inte försökte prognostisera utvecklingen. Risker att ekonomin skulle påverkas av Peak Oil berördes över huvud taget inte och i dess basscenario antogs BNP öka med 2,2 procent om året ända fram till 2030.

I Trafikverkets prognoser fram till 2030 görs antaganden om ett oljepris som stiger måttligt och med effektivare fordon blir det då något billigare att köra bil. I kombination med tron på en stark ekonomisk tillväxt resulterar det ofelbart i en kraftigt ökad biltrafik.

De prognosmodeller som används är utvecklade under lång tid och kalibrerade mot historiska skeenden. De har visat sig tillförlitliga och kan förutse vad som händer med trafiken vid måttliga förändringar av markanvändning, bränslepris och köpkraft. Däremot har de inga förutsättningar att hantera en radikalt förändrad spelplan med brist på bränsle och en krympande BNP. Ingen ska klandras för att modellerna inte klarar detta. Det allvarliga – och som förtjänar klander – är de politiker som okritiskt accepterar föutsägelsena.

Ett konstruktivt angreppssätt vore att ge Trafikverket i uppdrag att presentera mer än ett scenario. "Business as usual", där både BNP och bilkörning ökar, kan utgöra en referens. Andra scenarier bör ta fasta på de sannolika följderna av Peak Oil och en krympande BNP.

Beslutsunderlaget blir visserligen inte lika entydigt och enkelt som idag, men med en oviss framtid är det en komplikation som våra politiker inte kommer undan.

De ekonomiska ramarna för byggande och underhåll av vägar och järnvägar fram till år 2025 uppgår till svindlande 522 miljarder kronor. Att fördel dessa medel med ett underlag som är svagt underbyggt och med en aningslös framtidstro är, för att uttrycka sig diplomatiskt, anmärkningsvärt.

Ansvar vilar i första hand på regeringen och Catharina Elmsäter-Svärd, men en opposition som tiger still är medskyldig.

Stellan Tengroth

Civilingenjör och författare till böckerna "Tillväxt till döds" och "Att svära i kyrkan – tjugofyra röster om evig tillväxt på en ändlig planet"