

Garaget på Skeppsbron är redan hopplöst passé

Från vetenskapen kommer ett skarpt budskap att världens utsläpp av koldioxid måste halveras varje årtionde. Ändå planeras det för ett nytt, dyrt bilgarage under jord i centrala Göteborg, skriver debattören och civilingenjören Stellan Tengroth.

Planeringen av den nya Skeppsbron har dragits i långbänk, men inom några dagar ska kommunfullmäktige fatta det slutgiltiga beslutet om att bygga ett garage under älvens yta. Ett garage med plats för 700 bilar till en budgeterad kostnad på lika många miljoner kronor.

Bilen är inte bara en symbol för frihet; i många sammanhang innebär den verkligen en frihet. För alla dem som snabbt och enkelt kan förflytta sig från punkt A till punkt B utan att behöva konsultera tidtabeller eller exponera sig för det göteborgska vädret är bilen guld värd, och för heltidsarbetande småbarnsföräldrar är det lätt att begripa att livet blir så mycket enklare när man har bil.

Å andra sidan borde det vara lätt att inse att bilen förbrukar ändligen resurser och utgör ett hot mot både miljö och hälsa.

Från vetenskapen kommer ett skarpt budskap att världens utsläpp av koldioxid måste halveras varje årtionde. För Sveriges del har det konkretiserats i målet att trafikens utsläpp ska minska med 70 procent till år 2030. Som en respons på detta kan man ibland höra att det inte är bilarna i sig utan utsläppen som ska stävjas, och att elbilens entré på scenen gör antalet bilar till en icke-fråga. Men det är långt ifrån givet att elbilarna tar över.

Norge har med kraftiga subventioner lyckats öka antalet eldrivna bilar, men de utgör ett undantag i en värld där mer än 99 procent av bilarna drivs med förbränningsmotor. En värld där det redan i dag talas om brist på kritiska råvaror som litium och kobolt till batterierna. Allt tal om elbilens snara dominans är därför, för att uttrycka sig diplomatiskt, grundlöst.

Om Göteborg hade kunnat efterlikna Oslo i andelen elbilar skulle nivåerna av kväveoxider i luften ha minskat. Nog så viktigt, men tyvärr är problemen inte ur världen bara för att bilarna saknar avgasrör. Partiklarna som rivs upp från vägbanan blir inte färre. För en Tesla som släpar på ett batteri som väger minst ett halvt ton är detta tvärtom ett hälsoproblem som förvärras. Samtidigt som underhållet av vägnätet varken blir billigare eller resurssnålare om bilarna har ett alternativt bränsle.

Om klimat- och miljöproblemen inte väger tungt nog, borde tillgången på energi vara en nyckelfråga, där den globala transportsektorn till 95 procent är oljedriven. Med ökat resande och global handel har läget de senaste decennierna blivit än mer prekärt där nu två tredjedelar av all olja går till att förflytta människor och döda ting.

Att oljan är en ändlig resurs är en trivial sanning. Den är en kemisk förening med otroligt fina egenskaper. Bildad under årmiljoner utgör den ett koncentrat av forntida solenergi där en deciliter dieselolja innehåller lika mycket energi som ett normalt bilbatteri. Korta resor och lätta transporter är bevisligen möjliga även utan olja, men för kommersiellt flyg och containerfartyg är det utsiktslöst. En så unik och värdefull resurs som oljan borde ha vårdats med större varsamhet.

För drygt tio år sedan passerades toppen, den så kallade "peak oil", för den lättåtkomliga konventionella oljan och fram till för några veckor sedan var det USA:s dyra skifferolja som höll världsekonomin under armarna och säkerställde ett ökat flöde ur oljekranarna. Just nu har man annat att bekymra sig över, men det kommer en tid även efter corona.

Det är en tid då somligt kommer att återgå till "*business as usual*", men där trytande oljetillgångar med stor sannolikhet omöjliggör resande och transporter på en nivå som liknar vad som rådde år 2019.

Att i dag göra investeringar där kalkylen baseras på att biltrafiken ligger kvar på dagens nivå, eller till och med ökar, framstår därför som extremt riskfyllt.

Hur mycket frihetssymbol bilen än är, så är det bara en tidsfråga innan resursbrist, klimathot och miljöpåverkan kommer att resultera i en minskad privatbilism. För många göteborgare kommer det att vara obekvämt och ge längre restider, men det är likväl något som borde vara grunden för stadsbyggandet och ett ansvarsfullt hushållande med stadens kassakista.

Stellan Tengroth

Debattör, författare och civilingenjör