



Lydia Capolicchio var moderator på IVL Svenska miljöinstitutets heldagsseminarium om hållbara transporter.

Hållbara transporter

IVL SVENSKA MILJÖINSTITUTET

Rapportering från seminarium 2015-11-19 på Rival, Stockholm, av Anders Tiger

Svenska miljöinstitutets vd Tord Svedberg slog redan i början av seminariedagen an tonen.

– Från vetenskap till verklighet. Vi är trötta på dem som bara håller på med problematisering och stora visioner. Vi vill konkretisera.

Man kunde på deltagarlistan ana att denna ambition hade fått genomslag. Av de cirka 200 deltagarna var möjligen tio procent från den politiska sektorn. Och merparten av dessa var tjänstemän. Övriga kom från institutioner och företag, där företagen dominerade stort. Intrycket är att politiken ligger efter, att det är företagen som driver på, understödda av forskning och fackorgan.

Naturskyddsföreningens generalsekreterare Svante Axelsson blåste på med full kraft.

– Ju högre upp i hierarkin, desto större problem. FN är ganska passivt. EU är nere i spagat, utom Angela Merkel. Längre ner i samhället har man upptäckt synergifördelarna. Borgmästarna är mer på hugget.

Han inskräppte vikten av att inte sätta upp alltför tuffa mål alltför tidigt och jämförde med sin

familj, genom ett vardagsnära exempel, barnen är 15, 12 och 9 år gamla.

– Jag presenterar inte förslaget att familjen nu ska fjällvandrade i 15 mil. Jag säger att vi ska gå till



Svante Axelsson, Naturskyddsföreningens generalsekreterare.

Blåhammaren och bo i en stuga trångt och mysigt, spela kort och äta chips. Sedan när vi ändå är på fjället så tar vi en stuga till. Jag säger inte att vi ska leva på äcklig frystorkad mat utan att det är mysigt att äta utomhus. Så klarar man en bit i taget. Parollen blir: "Tänk kortsiktigt!", men ha en långsiktig framtidsvision.

På det sättet menade han att de politiska förändringarna behöver tas i "korta sjok". Se på de oväntade framgångarna med solceller, hur ledlamporna har kommit fram genom ett förbud, och hur priset på batterier sjunkit.

Normerande politiska beslut har stor betydelse. När vi väl vant oss, är vi stolta över förbudet att vi inte får slå våra barn, rökförbudet etc.

– Det kommer antagligen bli så att det är jättehoppigt att inte ha bil. Man kommer fråga sig hur vi kunde acceptera det förr? Att äta kött är en het fråga nu. Det kanske snart är naturligt att inte äta mer än 25 kg per person och år? reflekterade Svante Axelsson.

Representanter för Svenska petroleum, Energigas Sverige, Perstorp Bio-products, Svea skog, Energifabriken och 2030-sekretariatet talade om framtida bränslen. Vad behöver vi göra för att kunna skapa en fossilfri transportsektor?

Återigen är det politiken som ligger efter. Skatter och regelsystem måste visa vart vi vill gå. Osäkerheten om vad som gäller är ett stort problem. Det finns många spår. Man måste välja.

Lena Berglund, Energigas Sverige, berömde kommunerna.

– Man gör mycket som är bra. Man jobbar med cirkulär ekonomi, kretsloppsfrågan och infrastruktur för alternativa bränslen som el och gas. Sverige är världsbäst på att använda gas i transportsektorn.

Under rubriken "I framkant: Samhällsplanering och nya transportlösningar" diskuterade representanter för NCC Property Development, Territorium, Trafikverket, FRAC-gruppen, Riksbyggen och Göteborgs stads Parkeringsbolag.

Stefan Hellberg och **Maria Stenström**, Göteborgs Stads Parkeringsbolag, talade om Göteborgs nya bostadsområde Frihamnen, där man arbetar hårt för att ett bekymmerslöst resande ska vara möjligt utan att bilen är enda alternativet.

– P-talet är ett gammaldags verktyg. Om man bara jobbar med det så blir det för lite av andra



Maria Stenström, Göteborgs Stads Parkeringsbolag.

lösningar. Det är jätteviktigt att stärka mobiliteten och skapa god tillgänglighet. För de 7.000 personer som ska bo i Frihamnen, kommer det finnas närmare 40.000 p-platser för cykel och parkering för bilpoolsbilar har prioritet. Biluthyrning, lastcykelpool, låncyklar, lokal kollektivtrafikslina, mikroterminal för godsleveranser, skytteltrafik över älven etc är andra idéer med syftet att minska bilens centrala roll. Vi tänker oss också noder med P-platser i områdets utkant, där man byter transportslag.

Även **Johanna Berg**, Riksbyggen, kritiserade det alltför enkelspåriga arbetet med P-tal. I Riks-



Johanna Berg, Riksbyggen.

byggens nya bostadsområde Haningeterrassen i Haninge, bygger man medvetet för att minska bilens centrala roll.




– Man måste erbjuda mobilitetstjänster. Man måste kunna leva sitt liv utan att äga privat bil. En morot kan vara att ha särskilda kampanjer vid inflyttningen, erbjuda initiala förmåner.

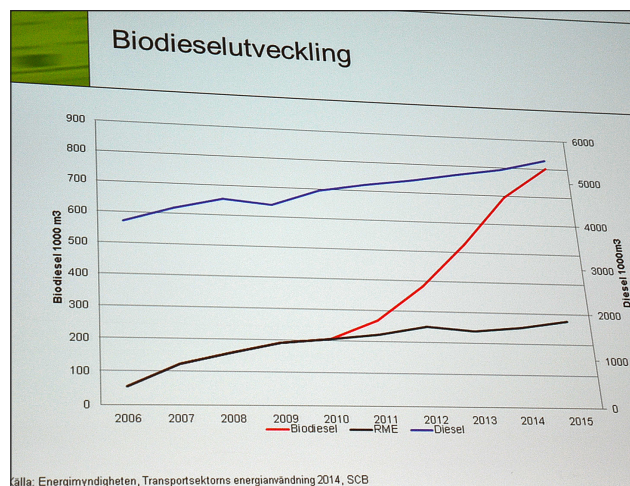
Filip Hellquist, FRAC-gruppen (Hertz, Sunfleet, Bilreda), pekade på att om 50 år bor kanske 80 % av befolkningen i städer. Han talade ur perspektivet ”företag inom bilbranschen”.

– Människor kommer att fortsätta att vilja röra på sig och förflytta sig. Vid inflyttningen till ett bostadsområde bör man kunna erbjuda färdiga avtal med bilpool, cykelhyra, lastcyklar etc, så att möjligheten att leva utan bil blir en faktor som man räknar in när man väljer bostad.

Vi jobbar med bilpool när det gäller korta resor inom det egna närområdet, hyrbil om man vill åka lite längre och system för att kunna hyra ut sin privata bil. Företag som inte hänger med i den utvecklingen kommer att försvinna.

Under passet ”Klimatneutrala godstransporter på väg” gav **Åsa Håkansson**, Preem, åhörarna en liten kemilektion. Det nya syntetiskt tillverkade dieselbränslet HVO (hydrogenerad vegetabilisk olja) har en molekylstruktur som inte skiljer sig från den fossila dieseln. Det har därför inga begränsningar i användandet, som RME har. RME

	Diesel (fossil)	RME Rapsmetylester	HVO Hydrogenerad vegetabilisk olja
olekylstruktur			
egränsning i standard		max 7%	Ingen begränsning
egränsning som int drivmedel		Kräver motortillverkarens godkännande -Ökade serviceintervall	Kräver motortillverkarens godkännande



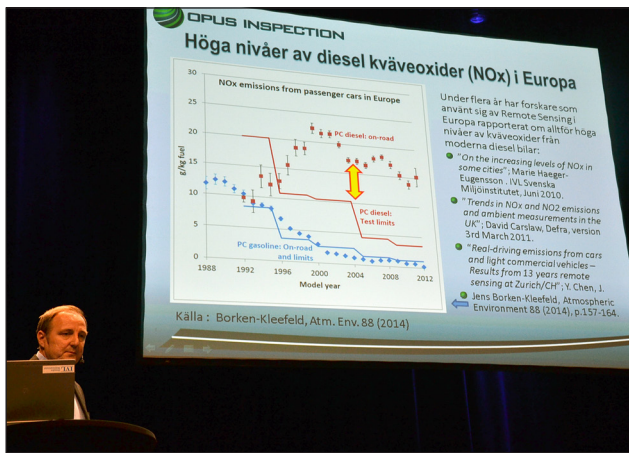
HVO – en framgångssaga.

kan man inte använda i fordon utan att blanda det med vanlig diesel, medan HVO kan ersätta vanlig diesel. Fordon som drivs av RME måste också servas oftare.

HVO är förnyelsebart, det är starkt växthus-



Kunskapen om fordonsbränslen samlad.



Claes Wahlund, ETEST.

gasreducerande, eftersom det går att tillverka av skogsråvara. Preem har investerat 600 miljoner kronor i Göteborg och tillverkar 200.000 ton HVO per år, av främst skogsråvara. HVO är en framgångssaga som har gjort ett snabbt segertåg i branschen.

– Även om tillgången på råvara för HVO också är ändlig, så finns det otroligt många olika råvaror. Vi jobbar till exempel på att kunna omvandla skogsavfallsprodukten lignin till bensin och diesel. Det kommer! lovade Åsa Håkansson. Men det kan också vara alger, animaliskt fett, tallolja, flis, avfallsfetter etc. Alla oljor och vegetabiliska fetter går att använda. Däremot tillåter vi inte palmolja. Palmolja skulle vara en bra råvara för HVO, men den ger miljöproblem där den odlas.

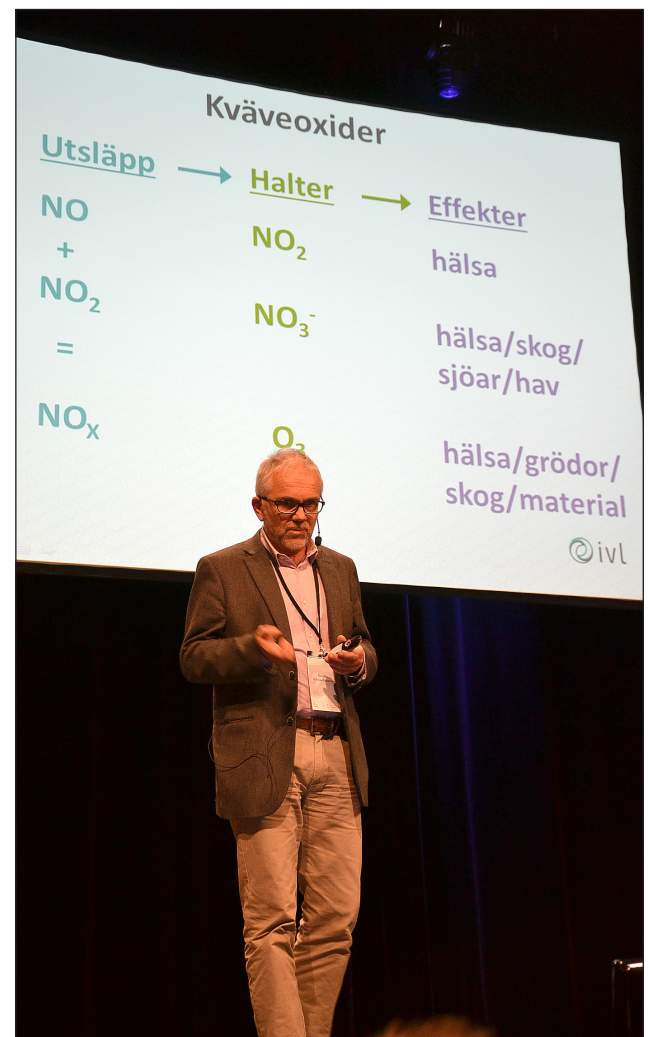
En av HVO-användarna, Post Nord, kräver att bränslet inte tillverkas av palmolja. I Danmark är det förbjudet. Post Nord kör sina fordon med i snitt 25 % inblandning av HVO, enligt **Henrik Boding**, Post Nord.

– Vissa företag bryr sig inte om varifrån råvaran kommer, säger **Urban Wästljung**, Scania. Men ibland driver företagets kunder på och kräver förnybart, ibland är det företagets styrelse.

– HVO skulle kunna innebära ett hot mot andra miljöfordon, om politikerna till exempel tror att man inte behöver satsa på något annat än HVO. Men vi måste också utveckla eldriften. Det kommer att behövas olika bränslen.

Claes Wahlund, ETEST, redogjorde för olika mätmetoder som finns för att övervaka avgasutsläpp. Det finns bra metoder som inte används, hävdade han. Man kan få oerhört säkra resultat om man kombinerar metoder som gör massor av mindre noggranna mätningar med metoder som har hög noggrannhet. Exempelvis hade Volkswagen-skandalen med en sådan kombination kunnat avslöjas långt tidigare.

Åke Sjödin, IVL Svenska miljöinstitutet, konstaterade att bilindustrin redan gjort jättemycket och att kväveoxidutsläppen gått ner sedan 80-talet, men att de slutat gå ner.



Åke Sjödin, IVL Svenska miljöinstitutet.