

Svar på interpellation om klimatutsläpp för spårvägen

Hur stora blir de totala koldioxidutsläppen för hela konstruktionsfasen för spårvägen i Uppsala för hela sträckningen, inklusive bron över Årike Fyris och tillhörande spårvagnsdepå?

För Uppsalas planerade spårvägssystem har konstruktionsutsläppen beräknats till drygt 93 000 ton koldioxidekvivalenter. I siffran ingår ett osäkerhetspåslag på 15 procent. Cirka 25 200 ton kommer från byggnationen av Ultunabron och omkring 4 400 ton från depån, som också hade krävts vid en BRT-lösning.

Vilket år beräknas spårvägen ha betalat tillbaka sin klimatpåverkan? Och när skulle ett BRT-system ha betalat tillbaka sin klimatpåverkan?

Det går inte att säga exakt när spårvägen har återbetalat sin klimatpåverkan eftersom det saknas ett tillräckligt definierat nollalternativ att jämföra mot. Däremot går det att jämföra de totala livscykelutsläppen mellan spårväg och BRT. Ett BRT-system har vanligtvis lägre utsläpp i anläggningsskedet men högre påverkan över tid eftersom det kräver fler fordon och tätare underhåll än spårvägen. Enligt nuvarande beräkningar sker en klimatomväg utjämning, eller break-even, efter ungefär 25 år.

Men osäkerheterna är stora. Om bussarnas livslängd är 7 år i stället för 10, nås break-even redan efter 14 år. Det är också osäkert om den planerade depåkapaciteten räcker för det större antal fordon som krävs för BRT. Om större eller fler depåer behövs ökar klimatbelastningen ytterligare.

Kapacitetsskillnaderna är också viktiga. Redan 2030 beräknas BRT-systemets kapacitetstak vara nått. För att möta framtida behov krävs då nya investeringar med ytterligare klimatpåverkan som följd.

Det är också viktigt att se klimatpåverkan i ett bredare stadsutvecklingsperspektiv. Spårvägen ger ett kapacitetsstarkt och tillförlitligt kollektivtrafiksystem som förbättrar möjligheterna att minska bilberoendet, öka andelen kollektivtrafikresor och bygga en stadsstruktur med lägre utsläpp över tid.

Erik Pelling (S)

Kommunstyrelsens ordförande