

Framtidig energitilførsel

Veitrafikken må ta de største utslippskuttene

En halvering av klimagassutslippene fra transport i løpet av 12 år forutsetter en dramatisk transformasjon av kjøretøyparken.

Regjeringen har knyttet norsk klimapolitikk til EUs klimapolitikk.

– Dette betyr at klimagassutslippene fra norsk transportsektor må reduseres med minst 50 prosent innen 2030. Norge er dermed forpliktet til dette målet, sier CenSES-forsker Asgeir Tomasgard.

I Norge står transportsektoren for 25 prosent av CO₂-utslippene og forskningssentrene CenSES og MoZEES har sammen gjennomgått eksisterende forskning og kunnskap om hvordan vi skal kunne nå målet om 50 prosent kutt innen 2030.

Teknologisk innovasjon

Det finnes flere metoder for å redusere transportutslippene. Vi kan fortette byene våre og legge bedre til rette for sykling og kollektivreiser. Vi kan skattlegge og regulere reiser, varetransport og drivstoff hardere enn i dag.

– Men ingen av disse strategiene vil gi utslippskutt som monner. Det er ingen vei utenom å gjøre kjøretøy og fartøy mer energieffektive og mindre karbonintensive, påpeker MoZEES-forsker Lasse Fridstrøm.

Lavere utslipp fra privatbilismen

Norske myndigheter har gjennom en politikk som belønner biler med lavere utslipp stimulert til et grønt skifte i personbilsektoren. El- og hybridbiler har på få år blitt reelle alterna-

tiver for oss nordmenn.

– Ingen andre land i verden kan vise til en tilsvarende rask elektrifisering av bilparken. I de siste par år har dessuten bruken av biodrivstoff gått kraftig opp. Til tross for at vi kjører mer bil enn noen gang før, går utslippene fra privatbilismen ned, sier Fridstrøm.

Kollektivtransport

For å gjøre buss mer attraktivt for passasjerene, foreslår CenSES og MoZEES å endre busselskapenes kontraktsform fra bruttokontrakter, der operatøren får en viss sum for å drive rutene mens billettinntektene går til myndigheten, til nettokontrakter der selskapet beholder billettinntekten.

– Det vil i mye større grad gi busselskapene motiv til å utfordre privatbilismen gjennom høy kvalitet på kollektivtjenestene, sier Fridstrøm.

Godstrafikken

I perioden 1990 og 2015 økte godstransporten med 129 prosent. Det er særlig veitransporten av gods som øker. I mange tiår har den offisielle politikken vært å få godstrafikken over fra vei til sjø og bane. Det har knapt ført til endringer. En analyse konkluderte i 2015 med at potensialet for slik godsoverføring er svært lite.

– Godstransport med tog er både miljø-

vennlig og konkurransedyktig. Alternativet er lastebil. Men godstogene har lav prioritet på jernbanenettet. Siden lastebilene i liten grad er avgiftsbelagt, og siden godstransporten er internasjonal, er det vanskelig å finne treffsikre skattepolitiske tiltak. En løsning kan være å innføre satellittbasert veipricing, i det minste for tunge kjøretøy.

Flytrafikk

Flytrafikken øker raskere enn all annen transport. Særlig gjelder dette utlandstrafikken.

– Klimafotavtrykket fra nordmenns flyreiser i inn- og utland er enda større enn personbilenes. Men utenlandsreisene kommer ikke med i Norges offisielle klimaregnskap. Det er et paradoks at mens de andre tre transportetatene har retningsgivende klimamål, så har luftfarten først og fremst et vekstmål, sier Fridstrøm.

Vil koste

CenSES- og MoZEES-forskerne peker på at det grønne skiftet i transportsektoren ikke vil være gratis.

– Norge vil måtte akseptere en litt lave-

re vekst i BNP og i den samlede velferden. Dagens virkemidler vil neppe være tilstrekkelig for å nå 50 prosent-målet. Utvidet bruk av finanspolitiske og regulatoriske tiltak rettet mot biodrivstoff, hydrogenteknologi og infrastruktur vil bli nødvendig i tillegg, sier Fridstrøm.

CenSES og MoZEES anbefaler:

- Myndighetene kan stimulere til et grønt skifte i transportsektoren gjennom en offensiv avgiftspolitik.
- Lokale myndigheter kan ta en aktiv rolle i det grønne skiftet i transportsektoren. Aktuelle politiske virkemidler er: Lavutslippsoner, utslippskrav i offentlige anskaffelser og offentlige investeringer i transportsektoren.
- Gjennom reguleringer og avgiftspolitik kan en sikre at biodrivstoff produseres bærekraftig.
- Regjeringen kan formulere klimamål for Avinor.
- Satellittbasert veipricing må utredes så snart råd er.

CenSES

Centre for Sustainable Energy Studies

MoZEES

Mobility Zero Emission Energy Systems

EnerSikt

Last ned vår podkast om miljøvennlig energi forskning fra iTunes og andre podkastverter.

Med støtte fra:



CenSES er et tverrfaglig nasjonalt forsknings-senter for miljøvennlig energi (FME Samfunn).

Senterets forskning skal bidra til å styrke forståelsen av de økonomiske, politiske, sosiale og kulturelle sidene ved utvikling og innføring av ny fornybar energi og miljøteknologi i samfunnet. CenSES skal bidra til et solid faktagrunnlag for offentlige og private beslutningstakere i grenseflaten mellom klima-, energi- og industripolitikk.

Last ned vår podkast EnerSikt fra der du laster ned podkaster.

CenSES is an interdisciplinary national centre for sustainable energy studies (FME Society).

Our goal is to strengthen the knowledge of economic, political, social and cultural aspects of the development and implementation of renewable energy and environmental technology. The centre's research aims to provide a solid fact-based foundation for public and private decision-makers in the interface between climate, energy and industrial policy.

Please listen to our podcast EnerView via iTunes or other podcast hosts.