

Muligheter for reduserte klimagassutslipp i transportsektoren

Det er mulig å oppnå en utslippsreduksjon på 3 - 4,5 millioner tonn CO₂ innenfor transportsektoren i 2020. Dette krever sterke virkemidler og store investeringer i kombinasjon med en langsiktig strategi. Det er utredet tiltak og virkemidler i alle deler av sektoren; veg, jernbane, skipsfart og luftfart.

Klimakur 2020 har sett på mulige tiltak og virkemidler for å redusere utslippene i transportsektoren. Uten nye eller styrkede virkemidler viser sektoranalysen at klimagassutslippene innen transportsektoren kan forventes å øke fra dagens 17 millioner tonn CO₂ til om lag 19 millioner tonn i 2020 og 21 millioner tonn i 2030 i henhold til referansebanen*. Klimakur 2020 har bare utredet tiltak som kommer i tillegg til referansebanen.

Fokus på drivstoff og biler

De største utslippsreduksjonene kan oppnås ved utvikling og bruk av biodrivstoff og kjøretøyteknologi. Virkningen av dette er beregnet til henholdsvis 1,8 -1,9 millioner tonn og 0,8 millioner tonn CO₂ i 2020, til sammen 2,6 - 2,7 millioner tonn.

Utbygging av jernbane og annen kollektivtransport kombinert med sterke avgiftsøkninger på bil- og/eller flytransport kan gi inntil 1,4 mill. tonn utslippsreduksjon. Dette omfatter bl.a. dobbel drivstoff- og flypris.

Øvrige tiltak som er beregnet, blant annet innenfor skips- og luftfart, kan bidra med cirka 0,8 mill. tonn CO₂.

Det er allerede innført en del virkemidler, blant annet CO₂-avgifter på drivstoff. Det ligger også en utslippsreduksjon inne i referansebanen i form av forutsetninger om tekniske forbedringer på transportmidlene.

Klimakur 2020

Klimakur 2020 har hatt i oppdrag å vurdere mulige tiltak og virkemidler for å oppfylle målet om at norske utslipp av klimagasser skal reduseres med 15 til 17 millioner tonn (når skog er inkludert) innen 2020.

Gjennom både sektorvise analyser av tiltak og virkemidler og makroøkonomiske analyser har Klimakur 2020 belyst hva som kan gjøres for å redusere de nasjonale utslippene. Det er også utarbeidet menyer for å illustrere noen hovedtilnærminger og konsekvensene av disse. Klimakur 2020 gir ikke anbefalinger. Utredningen skal danne grunnlag for regjeringens vurdering av klimapolitikken, som skal legges fram for Stortinget i 2011.

Klima- og forurensningsdirektoratet har ledet arbeidet, som er utført i samarbeid med Norges vassdrags- og energidirektorat, Statens vegvesen, Statistisk sentralbyrå og Oljedirektoratet.

* Referansebanen er den forventede utviklingen i utslipp med dagens virkemidler i henhold til perspektivmeldingen for 2009.

Omfattende kur

For å utløse reduksjonene må det innføres avgifter, investeres i infrastruktur og innføres insentiver for å fremme nye tekniske løsninger og mer miljøvennlig transport. Det skal sterke avgiftsøkninger til for å få folk til å kjøre mindre bil. En utslippsreduksjon på 1,4 mill. tonn forutsetter at drivstoffpriser for bil, flypriser og bomtakster dobles, kombinert med en halvering av kollektivtakstene og en vesentlig utbygging av intercitytog. De samfunnsmessige konsekvensene kan være betydelige.

Innføring av ny kjøretøyteknologi som elektriske biler, ladbare hybridbiler, hydrogenbiler, biodrivstoff og effektivisering av biler, har et stort potensial. For å utløse potensialet er vi avhengeige av at det er tilstrekkelig mengde biodrivstoff tilgjengelig i markedet, at bilkundene i tilstrekkelig grad etterspør biler med ny teknologi og at bilindustrien gjør bilene tilgjengelige i markedet. Det er forutsatt at kun sertifisert biodrivstoff benyttes i framtiden. Det er omdiskutert om tilgangen på første generasjons biodrivstoff vil bli begrenset som følge av konflikt med matvareproduksjon og bærekraftthensyn.

Kostnader

Anslåtte kostnader ved de vurderte tiltakene ligger for en stor del under 1 500 kr/tonn, men for noen tiltak er kostnadene vesentlig over. En del tiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomme i de beregningene som er foretatt.

Det er nødvendig å ha en langsiktig strategi for valg av virkemidler i transportsektoren. Tiltak og virkemidler innen sektoren er ofte gjensidig avhengige av hverandre, og kostnader og effekter vil variere avhengig av utformingen og dimensjoneringen. Virkemidlene må justeres over tid etter som man ser virkningen. Overføring av gods fra veg til sjø og bane er et mål i Nasjonal transportplan. For å få til dette er balansert virkemiddelbruk en forutsetning, slik at virkemidler som gir lavere utslipp fra sjøtransport ikke samtidig gir en overføring av transport fra sjø til veg.

Ser framover mot 2030

Fram til 2030 er det beregnet en potensiell utslippsreduksjon knyttet til økt bruk av biodrivstoff på mellom 3,8 – 7,7 millioner tonn CO₂. Det forutsettes at høy innblanding av biodrivstoff er basert på andregenerasjons biodrivstoff. Ved produksjon av andregenerasjons biodrivstoff brukes andre råstoffer og teknikker for å fremstille biodrivstoffet, noe som gir en betydelig høyere klimagevinst enn dagens biodrivstoff, og mindre risiko for konflikt med matvareproduksjon.

Innen kjøretøyteknologi er potensialet vesentlig større i 2030 enn i 2020, fordi det tar tid både å videreutvikle og innføre ny teknologi. Utbygging av godstransport på jernbane til tredoblet kapasitet og effektivisering av varetransporten på veg vil kunne gi ytterligere reduksjon. Til sammen anslås det at de analyserte tiltakene kan gi en samlet utslippsreduksjon på opptil 8–12 millioner tonn CO₂ i 2030. Bedre lokalisering av boliger, arbeidsplasser, kollektivknutepunkt og servicefunksjoner i forhold til hverandre kan i tillegg redusere transportbehovet både lokalt og regionalt og legge til rette for en høy andel kollektivtransport, sykkel og gange.

Sektoranalysen

Statens vegvesen har hatt ansvaret for sektoranalysen, i tett samarbeid med fagfolk i Klima- og forurensningsdirektoratet, Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Sjøfartsdirektoratet. Rapporter fra arbeidet finnes på www.klimakur2020.no.

Kontaktpersoner:

- Vegdirektør Terje Moe Gustavsen, tlf: 22 07 35 01, terje.gustavsen@vegvesen.no
- Pressekontakt: Bente Tovik, mobil: 901 52 450, bente.tovik@vegvesen.no