

## Nullvekstmålet er altfor lite ambisiøst

(Denne artikkelen har omtrent samme innhold som den forrige, bare med en annen angrepsvinkel.)

Forhandlinger om byvekstavgift for Kristiansandsregionen pågår. Å nå nullvekstmålet står sentralt. Er det fornuftig?

Målet har røtter i en forskningsrapport i 2015, som et konsept der all motorisert trafikk i by skulle få null vekst, både biler og busser. De kunne få flere passasjerer, men ikke kjøre flere kilometer. Hensikten var reduksjon i klimagassutslipp. Siden er målet formulert til å ikke gjelde kollektiv, bare personbiler, og med noen stedsbegrensninger. Mål om mindre kø m.m. er også lagt inn. Blir målene for kø og klima nådd ved nullvekst?

For at det skal bli mindre trengsel, må det enkelt sagt bli mindre trafikk. (Alternativt kunne det bli mer vei, men på de stedene regionen nå har trengsel er det lite aktuelt - med mulig unntak for Ytre Ringvei.) Men nullvekstmålet sier ikke noe om reduksjon. Noe trafikk får til og med lov å øke, både busser og annen nyttetraffikk.

Nullvekstmålet virker å være klart for lite ambisiøst der det er trengsel.

Hva med der det ikke er trengsel? Delmål om mindre kø teller ikke her. Men hjelper det på utslipp å nå nullvekstmålet? Igjen nei. Nullvekst i seg selv holder utslippene på samme nivå, uten å redusere dem. Blir det mye ny tillatt kjøring, kan de til og med øke.

Når det ikke kjøres mindre, er det utviklingen i kjøretøyparken, med andel elektrisk drift, som senker utslipp. Den andelen har gått opp helt uten påvirkning fra nullvekstmål. Fortsetter insitamentene, og den tekniske utviklingen og økonomiske konkurranseevnen, vil andelen stige videre med uforminsket fart.

Blir det nok reduksjon av denne utviklingen? Norge har med Paris-avtalen forpliktet seg til å redusere utslipp av klimagasser med 55% fra 1990 til 2030. For Paris-forpliktelsen gjelder "utslipp i Norge". I en masteroppgave ved NTNU våren 2022 (som er gjennomgått etter alle

kunstens regler med utmerket resultat) har jeg regnet grundig på Kristiansandsregionen. Med oppgavens regnemetode for utslipp i Norge laget regionens persontransport ca 120.000 tonn CO<sub>2</sub>e i 1990 - busser og biler til sammen.

Det finnes planer for 2030, i stor grad utarbeidet i forbindelse med byutredning ved forrige forsøk på å få byvekstavtale. Kjørte kilometre med buss og bil som planene tilsier, må multipliseres med utslipp per kjøretøy-kilometer. Jeg regnet et gjennomsnitt av flere alternativer for elektrifiseringsgrad, med i området 75% til 90% el-drift. Politisk vilje kan trekke bussene høyere, insitammenter og regler nasjonalt og lokalt kan trekke bilene begge veier. Men si at det jeg har brukt treffer, og da blir regionens samlede utslipp fra persontransport ca-ca 35.000 tonn CO<sub>2</sub>e i Norge i 2030, med oppnåelse av nullvekstmålet. Det er en reduksjon på ca 70%. Sånn sett kan man innkassere gevinsten fra den generelle elektrifiseringen og holde på nullvekstmålet - selv om målet ikke bidrar til lavere utslipp.

Men i masteroppgaven har jeg også sett på andre måter å organisere transporten på, enn det som er av planer fra myndighetene, og der nullvekstmålet ikke nødvendigvis er nådd. Klimamål er viktigere enn nullvekst, liksom. Det kan da være oppnåelig å senke utslipp fra persontransport med ytterligere inntil 12.000 tonn i 2030, og uten at kostnader og ulemper for samfunn og innbyggere øker, heller motsatt.

(Å regne kun utslippene i Norge er besnærende på noen måter, og det er Paris-riktig, men ikke nødvendigvis bra globalt sett. Når noen bruker en bil, bør gjerne også produksjonen av den være noe man tar ansvar for - fordelt ut på de kilometrene den brukes. Tilsvarende for buss. Å regne på det kalles livsløpsanalyse, eller "tier 3". Det har jeg også gjort i masteroppgaven. Da blir det noe mer krevende å nå 55% reduksjon, men fortsatt mulig - og enda lettere om man prioriterer klima foran nullvekst.)

For meg ser det skikkelig kleint ut å bare kjøre videre med et nullvekstmål som ikke reelt prioriterer klima og køreduksjon. Både klima og kø trenger at vi er mer ambisiøse og setter egne klare og sterke mål for

dem, og retter de ressursene vi har inn på å nå dem. Der det er trengsel  
trengs reduksjon. Overalt trengs anledning til å velge det mest effektive.

Høvåg, april 2024

Otto Randøy