

Unyansert om utslipp fra transport

10. april la Miljødirektoratet fram rapporten *Klimatiltak i Norge. Kunnskapsgrunnlag 2024*. Det er oppløftende at direktoratet ser muligheter for å både nå og forsterke målene om utslippsreduksjoner i 2035. Til nå har ikke reduksjonene vært så store, men en slags ketchup-effekt kan gjøre mye godt.

Men for transport forundres jeg over et par av forslagene. Optimismen når det gjelder hva som kan oppnås med mer bruk av kollektiv persontransport virker unyansert og overdrevet på meg. En figur på side 42 som framstiller arealbruk ved ulike transportmidler, illustrerer optimismen. Der forutsettes det at busser har 25 passasjerer, og personbiler kun har føreren. Statistisk sentralbyrå (SSB) regner med at biler har 1,7 passasjerer og bybusser 10,39 passasjerer i snitt (tabell 405070). Ruters statistikk viser belegg jevnt over på ca 22%, som er en god del lavere enn 25 passasjerer for den størrelsen buss som figuren gjelder for. Både figuren og rapporten generelt påstår altså at busser er mye bedre relativt til biler enn de er i virkeligheten.

SSB har også en artikkel «Mindre utslipp per transportarbeid», publisert 29. november 2022, som viser klimagassutslipp per transportmåte (personbil, buss, tog, fly) for hvert av årene 2010 til 2021. I 2021 hadde personbiler i gjennomsnitt *betydelig lavere* utslipp per personkilometer enn busser: 59 g/km mot 81 g/km.

Selv skrev jeg våren 2022 masteroppgave ved NTNU i Trondheim om ganske konkrete scenarier for persontransport i Kristiansandsregionen i 2030 (den er gjennomgått og godkjent etter alle kunstens regler – tilgjengelig på NTNU Open). Blant konklusjonene er at bare busser med rimelig bra med passasjerer er bedre enn personbiler når det gjelder utslipp. En dieselbuss må ha minst ca ni passasjerer for å konkurrere med en dieselbil, en elbuss må ha minst ca sju passasjerer for å konkurrere med en elbil. Har bussene færre passasjerer enn dette, bør folk heller bruke bil

for utslippenes del. Og når gjennomsnittets passasjertall ikke er så mye over 10, skal det ikke mye ekstra busskjøring til før snittet blir merkbart lavere. I masteroppgaven kom jeg til at en sterk satsing på busser med høy frekvens kunne gi 12.000 tonn *mer* årlig utslipp av CO₂e i regionen enn en effektiv kombinert bruk av busser og biler.

Når Miljødirektoratets rapport ser ut til å anbefale overføring fra bil til kollektiv overalt og uten forbehold, er det altså helt nødvendig å komme med noen nyanser. Der det er mye folk, og godt belegg på bussene kan oppnås, er det bra å få flere til å bruke bussen, gjerne ved hjelp av begrensninger for biler. (Det er enda bedre om de sykler eller går i stedet.) Hvor dette gjelder, er i stor grad sammenfallende med hvor det er trengsel (kø), og da vil overføring ha dobbel positiv effekt: både for kø og klima. Overføringsinnsatsen begrenset til disse stedene er vel og bra.

Men der et godt busstilbud (hyppigere avganger...) vil måtte innebære at bussene ikke får mange nok passasjerer til å være klimamessig lønnsomme, vil innsatsen virke mot sin hensikt. Det blir mer utslipp, ikke mindre. Dessuten er det kostbart.

Dette er helt parallelt til at nullvekstmålet er noenlunde treffende der det er trengsel og mye folk, men ikke der det er god veikapasitet og tynnere befolket. Det som ville truffet best, er at man skiller mellom de to situasjonene. I sentrale strøk trengs gode kollektivløsninger som mange bruker, og ikke bare nullvekst, men nedgang i personbilbruk. I perifere strøk trengs frihet til å stimulere til effektiv transport, uten forutinntatthet om hva som er bra og hva som er dårlig. De fleste slike steder vil det være riktigst å ha et basistilbud på kollektivsiden, og ellers at (elektrifisert) personbil blir anerkjent som fullgodt valg. Tiltak T05 og T06 (tabell side 44) burde ha uttrykt dette.

Et annet forhold som rapporten berører, men ikke går videre på, er størrelser på kjøretøy. Det bemerkes at biler er blitt større og tyngre med årene, og delvis skyldes det (riktig og nødvendig) elektrifisering. Men i bytrafikk trengs ikke biler i størrelse XL. Det finnes noen produsenter av

mikrobiler allerede, og det finnes transportforskere som tenker og regner på det. Dan Sturges er en av dem, med den interessante boka *Near to far*. For mange norske byer, som aldri vil få en veldig høy kollektivandel, vil en stimulering til og tilrettelegging for mikrobiler kunne gi store gevinster, både for klima, økonomi, bymiljø, opplevd effektivitet og trivsel. Rapporten burde hatt et tiltakspunkt om at slike løsninger skal høre med, og at noen må begynne å planlegge for dem.

April 2024

Otto Randøy