



Representantforslag nr. 71

(2008–2009)

fra stortingsrepresentantene Peter Skovholt Gitmark, Linda C. Hofstad Helleland, André Oktay Dahl og Øyvind Halleraker

Dokument nr. 8:71 (2008–2009)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter Skovholt Gitmark, Linda C. Hofstad Helleland, André Oktay Dahl og Øyvind Halleraker om tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport

Til Stortinget

BAKGRUNN

Klimagassutslippene fra veitrafikken øker. Fra 1995 til 2004 slapp norske personbiler ut 10 prosent mindre CO₂ pr. kjørte kilometer. Likevel økte de samlede CO₂-utslippene fra personbiltrafikken med 12 prosent i samme periode. Dette illustrerer at det derfor ikke er nok at kjøretøy blir mer drivstoffgjerrige dersom vi skal nå målene for utslippreduksjon. De må også bruke fornybare eller utslippsfrie drivstoff.

Konvensjonelle bensinkjøretøy kan pr. i dag utelukkende gå på fossil bensin, og låser dermed eieren av bilen til store utslipp av fossil CO₂. Teknologi muliggjør klimavennlige drivstoff i kombinasjon med bensin. På denne måten introduseres nye drivstoff, som biodrivstoff, hydrogen og elektrisitet, samtidig som det kan fylles bensin på tanken dersom det utslippsfrie drivstoffet ikke er tilgjengelig. Samtidig må det stimuleres til utbygging av infrastruktur for klimavennlig drivstoff.

Klimanøytrale alternativ finnes både for biler og busser. Dette forslaget vil likevel kun ta for seg busser, ettersom de er flåtekjøretøy som trenger mindre infrastrukturtiltak for å operere, og de er i stor grad knyttet til det offentlige kollektivnettet.

Ifølge Statistisk sentralbyrå (2006) finnes det 6 194 busser i ordinær trafikk. Bussene er nesten utelukkende avhengig av diesel som brensel. Utslippene

fra disse er store når det gjelder både CO₂ og partikler. Dieselbusser slapp i 2006 ut 645 060 tonn CO₂, mens bensinbusser slapp ut 4 130 tonn CO₂. Totalt stod dermed utslipp fra busser for 649 190 tonn CO₂. Dette tilsvarer omtrent et halvt Kårstø-gasskraftverk i full drift.

Det er både i Norge og utlandet satt i verk tiltak for å redusere CO₂-utslipp fra offentlige transportmidler. Bystyret i Oslo har bestemt at innen 2012 skal 250 busser i Oslo gå på biogass produsert fra våtorganisk avfall samlet inn fra byens husstander. I London har selskapet Radio Taxis kun karbonnøytrale kjøretøy. I New York har ordfører Michael Bloomberg sagt at alle byens 13 000 taxier innen 5 år skal være hybridbiler.

I 2012 vil sannsynligvis/forhåpentligvis 2. generasjon biodiesel være på markedet, og det kan brukes i alle dieselkjøretøy slik de er i dag. Selskapet Xynergo skriver på sine hjemmesider at de innen 2014 vil levere 250 millioner liter syntetisk biodiesel, det tilsvarer 14 pst. av Norges dieselforbruk, fra sin nye fabrikk i Follum.

Ifølge Nettbuss har turbusser en omløpshastighet på 5–6 år og bybusser så mye som 12–13 år. Gjennomsnittsalderen for bussparken er 9 år.

Her følger en kort gjennomgang av de forskjellige drivstoffalternativene for busser:

Biogass

Biogass har en CO₂-reduksjon på minst 80 prosent sammenliknet med bensin. Ifølge en studie fra Østfoldforskning er det potensial i Norge for produksjon av ca. 6 TWh biogass, noe som utgjør 13 prosent av drivstofforbruket i kjøretøyer.

Det finnes busser som går på biogass, og de koster litt over 100 000 kroner mer enn vanlige dieselbusser.

Bioetanol

Bioetanol kan lages av sukkerrør fra Brasil. Bioetanol fra Brasil reduserer klimagassutslippene med 84 prosent sammenlignet med vanlig bensin. Statoil tilbyr i dag etanol på noen stasjoner, og Borregaard leverer etanol fra trevirke til 20 busser i Oslo. Det finnes busser som går på etanol, og de koster litt over 100 000 kroner mer enn vanlige dieselbusser.

Biodiesel

Biodiesel basert på raps har en klimagassbesparelse på om lag 45 prosent i forhold til fossil diesel. Det er rimelig å anta at store utslippskutt kan gjøres i produksjonskjeden for noen typer biodiesel. I dag gir bussprodusentene Scania, MAN og Mercedes garanti for at deres busser kan gå på biodiesel.

Hydrogen

Med hydrogen som drivstoff vil busser og biler kun slippe ut vann. Hydrogen er – som elektrisitet – kun en energibærer, ikke en energikilde. Det kreves altså energi for å produsere hydrogen. Denne energien kan komme fra vindkraft eller naturgass med CO₂-håndtering eller andre utslippsfrie energikilder. Det finnes busser som går på hydrogen, men tilgjengeligheten er noe begrenset og de er en god del dyrere enn dagens busser. Det er fordi dette er ny teknologi, og prisene vil reduseres etter hvert som den masseproduseres. Det mangler også i dag en utbygd infrastruktur for bruk av hydrogen.

Elektrisitet

Det finnes også busser som drives av en elmotor og et batteri, og disse gir null utslipp i bruk. Tilgjengeligheten er noe begrenset.

Tiltak

Et viktig tiltak for en overgang til utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff for offentlig transport i Norge vil være å innføre krav om at alle nye rutegående busser skal benytte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff, dvs. hydrogen, biodrivstoff eller elektrisitet, eventuelt i en hybridløsning med konvensjonelle drivstoff. Dette bør også kunne utvides til dieseldrevne tog, til ferger og rutebåter. Det vil si alt som er ute på offentlig anbud. Det bør også vurderes å innføre lignende krav i nye taxikonsesjoner.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen i løpet av vårsesjonen 2009 fremme forslag til tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport. Ett av tiltakene bør være at fra 2011 skal alle nye busser i det offentlige kollektivnettet kunne benytte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff. Det bør også fremmes krav om å kunne benytte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff for nye ferger, rutebåter og dieseldrevne tog. Det bør også vurderes å innføre lignende krav i nye taxikonsesjoner.

31. mars 2009