

Klimamål og strategier i transportplanlegging i utvalgte land

TØI rapport 1931/2022 • Forfattere: Kirsten Hegsvold, Vibeke Nenseth, Paal Brevik Wangsness • Oslo 2022
• 36 sider

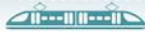
Forskningsfunn/Hovedresultater:

I rapporten er det en sammenligning av syv europeiske land, og hvordan de ivaretar klimahensyn og klimamål i sin transportplanlegging. Utvalget av land er basert på et kunnskapssøk og de er valgt ut ifra sammenlignbarhet med Norge. Et av funnene i rapporten er at seks av syv land har unngå-tiltak i sine transportplaner eller transportstrategier. De vanligste unngå-tiltakene er relatert til løsninger for hjemmekontor og arealplanlegging. Disse tiltakene kan redusere transportvolumet og klimagassutslipp knyttet til blant annet arbeidsreiser og reiser i forbindelse med daglige gjøremål. Alle landene har flytte-tiltak i sine strategidokumenter. De mest utbredte flytte-tiltakene, er tiltak som bidrar til økte reiseandeler for kollektivtrafikk, sykkel og gange, og tiltak som flytter transport av personer og gods over på jernbane. Alle de syv landene har formuleringer av forbedre-tiltak. Dette er i hovedsak tiltak for en overgang til nullslippskjøretøy innenfor ulike segmenter.

Klimaendringer har alvorlige konsekvenser for mennesker og natur. Verdens land har gjennom Parisavtalen forpliktet seg til å kutte klimagassutslipp, og lage en plan for hvordan dette skal gjøres. I Norge står utslipp fra transportsektoren for omtrent en tredel av de totale utslippene. Det er behov for en omstilling i transportsektoren, dersom klimamålene skal nås.

I denne rapporten ser vi på hvordan andre land ivaretar klima i sin transportplanlegging. Finnes det eksempler på land som lar klima og oppfyllelse av klimaforpliktelser være førende for transportplanleggingen?

Vi beskriver klimamål, strategier og metoder i transportplanlegging for et utvalg av land som kan sammenlignes med Norge. Landene som beskrives har på ulike måter ivare tatt klima og oppnåelse av klimamål i sine transportstrategier eller i sin transportplanlegging.



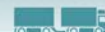
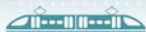
I rapporten vurderes klimamål og tiltak ut ifra Avoid-Shift-Improve-rammeverket (på norsk: Unngå-Flytte-Forbedre – kort: UFF). "Unngå"-tiltak tilsvarer tiltak som bidrar til å redusere transportmengder, "Flytte"-tiltak innebærer tiltak som flytter trafikken over til mer utslipps- og energieffektive og bærekraftige transportmåter, og "forbedre"-tiltak innebærer tiltak som forbedrer en teknologi, for eksempel gjennom innfasing av nullutslippskjøretøy som alternativ til fossildrevne kjøretøy.

Klimatiltak i dagens NTP befinner seg i hovedsak i den siste kategorien, gjennom at det er satt målsetninger for at eksisterende kjøretøyteknologi erstattes av ny nullutslipps-teknologi. I byområdene i byveksttalebordningen er det fokus på flytte-tiltak gjennom nullvekstmålet for personbiltransport. De samfunnsøkonomiske analysene som ligger til grunn for samferdselsprosjektene i dagens NTP baserer seg på framskrivninger av transporttettersspørsmål med utgangspunkt i en videreføring av dagens politikk og historiske trender. Oppnåelse av klimamålene er ikke en forutsetning for beregningene. Formålet med denne rapporten er å få kunnskap om hvordan oppnåelse av klimamål og omstilling til det framtidige lavutslippssamfunnet er ivaretatt i andre lands transportplanlegging.

Kunnskapsinnhentingen er basert på en systematisk gjennomgang av forskningslitteratur- og policydokumenter. Oppdraget har lagt til grunn at det er særlig aktuelt å bruke databasen til det Internasjonale energibyrået (IEA), med oversikt over politiske og strategiske dokumenter fra ulike land. Basert på denne gjennomgangen er det valgt ut syv land: Østerrike, Finland, Wales, Skottland, England, Irland og Nederland.

Et av funnene etter gjennomgangen av strategidokumentene er at seks av de syv landene har unngå-tiltak i sine planer eller strategier. De fleste av tiltakene er relatert til hjemmekontorløsninger og arealplanlegging. Skottland og Wales har konkrete målsetninger for reduksjon av personkilometer med bil (en reduksjon på henholdsvis 20 prosent og 10 prosent). Irland og Nederland har ikke-tallfestede mål om å redusere transporttettersspørsmålet. Alle landene har eksplisitte formuleringer av flytte-tiltak i sine strategidokumenter. De mest utbredte flytte-tiltakene, er tiltak som bidrar til økte reiseandeler for kollektivtrafikk, sykkel og gange, men også tiltak som flytter transport av personer og gods over på jernbane. Alle de syv landene har formuleringer av forbedre-tiltak, i hovedsak tiltak som promoterer en overgang til nullutslippskjøretøy innenfor ulike segmenter. Seks land har formuleringer knyttet til dekarboniseringen av personbilflåten, som er det oftest formulerte forbedre-tiltaket.

Et annet funn er at flere av landene har inkludert klima på en måte som er førende for transportplanleggingen, både på strateginivå og for enkeltprosjekter. Østerrike benytter seg av backcasting-metoden, en metode som tar utgangspunkt i målet om klimanøytralitet i transportsektoren i 2040 og vurderer hvilken utvikling som må til for å nå dette målet. Et av resultatene fra backcasting-metoden i Østerrike er at det er behov for å endre forutsetningen om at det fremdeles kan være en vekst i person- og gods-transport i årene fremover. I Skottland og Wales er klima og bærekraft en integrert del av transportplanleggingen. I Wales gjøres egne vurderinger av transportstrategien ut ifra en rekke bærekraftsmål, inkludert reduksjon av klimagassutslipp. I Skottland settes det kriterier innenfor bærekraft som legger føringer for hvordan transportprosjekter utredes.



Fire land oppgir mål om netto nullutslipp innen 2050. Skottland, Østerrike og Finland har formuleringer om mer ambisiøse klimamål. Nasjonale utslippsmål i et land trenger ikke å bety at det er formulert sektorvise utslippsmål. I strategidokumentene for fem av landene har vi funnet målformuleringer som kan tolkes som sektorvise klimamål. Finland har den tydeligste formuleringen i sitt strategidokument, med et mål om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030.

Det bør gjøres mer forskning for å vurdere om hvor stor endring det er i transportplanlegging i Europa, i hvilken grad tiltakene gjennomføres og hvor stor effekt de ulike tiltakene har på reduksjon av klimagassutslippene.