

Energieffektivisering av personbilparken

TEMPO

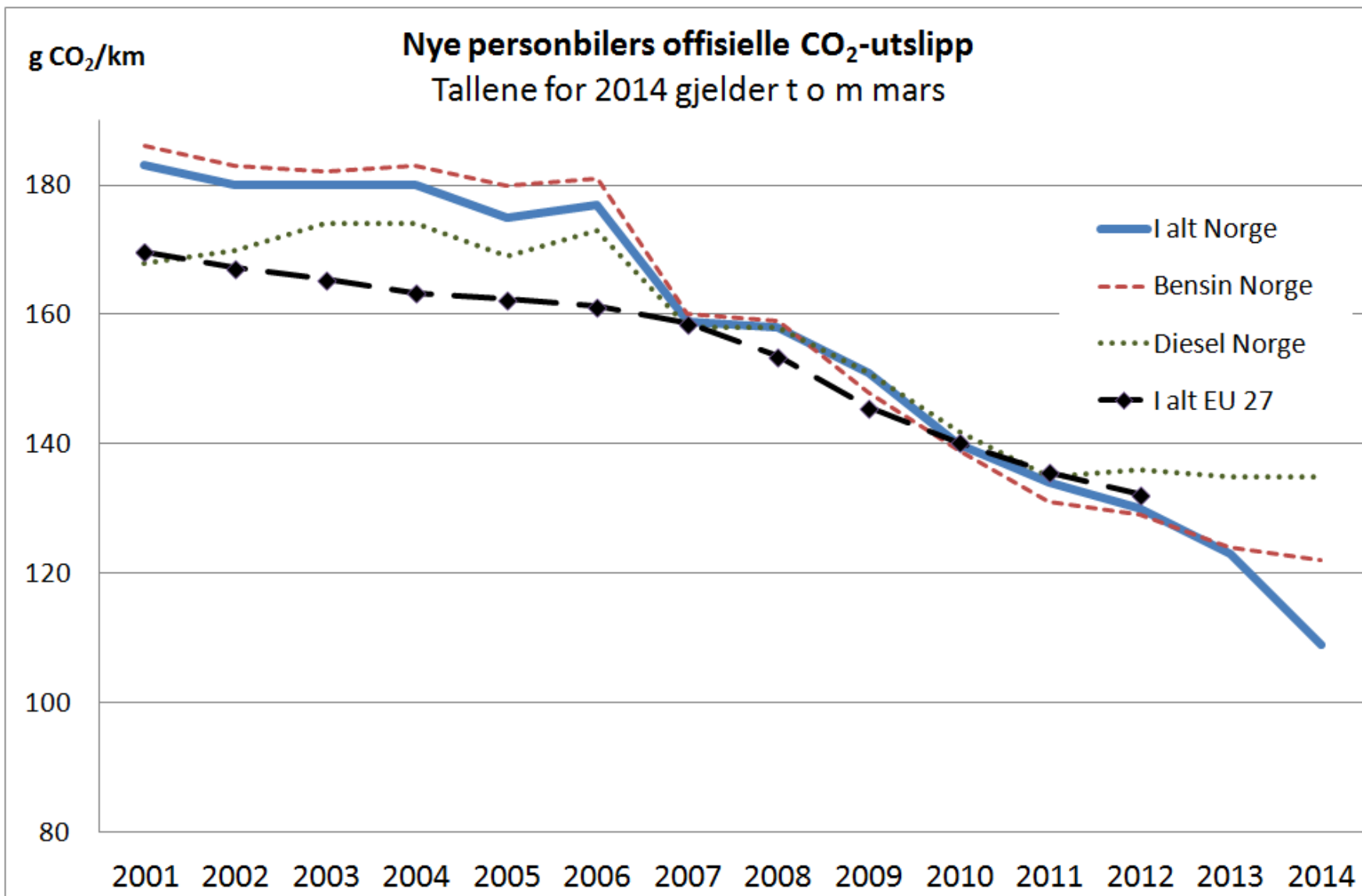
sluttkonferanse 17.-18.6.2014, Forskningsparken, Oslo

Lasse Fridstrøm, TØI

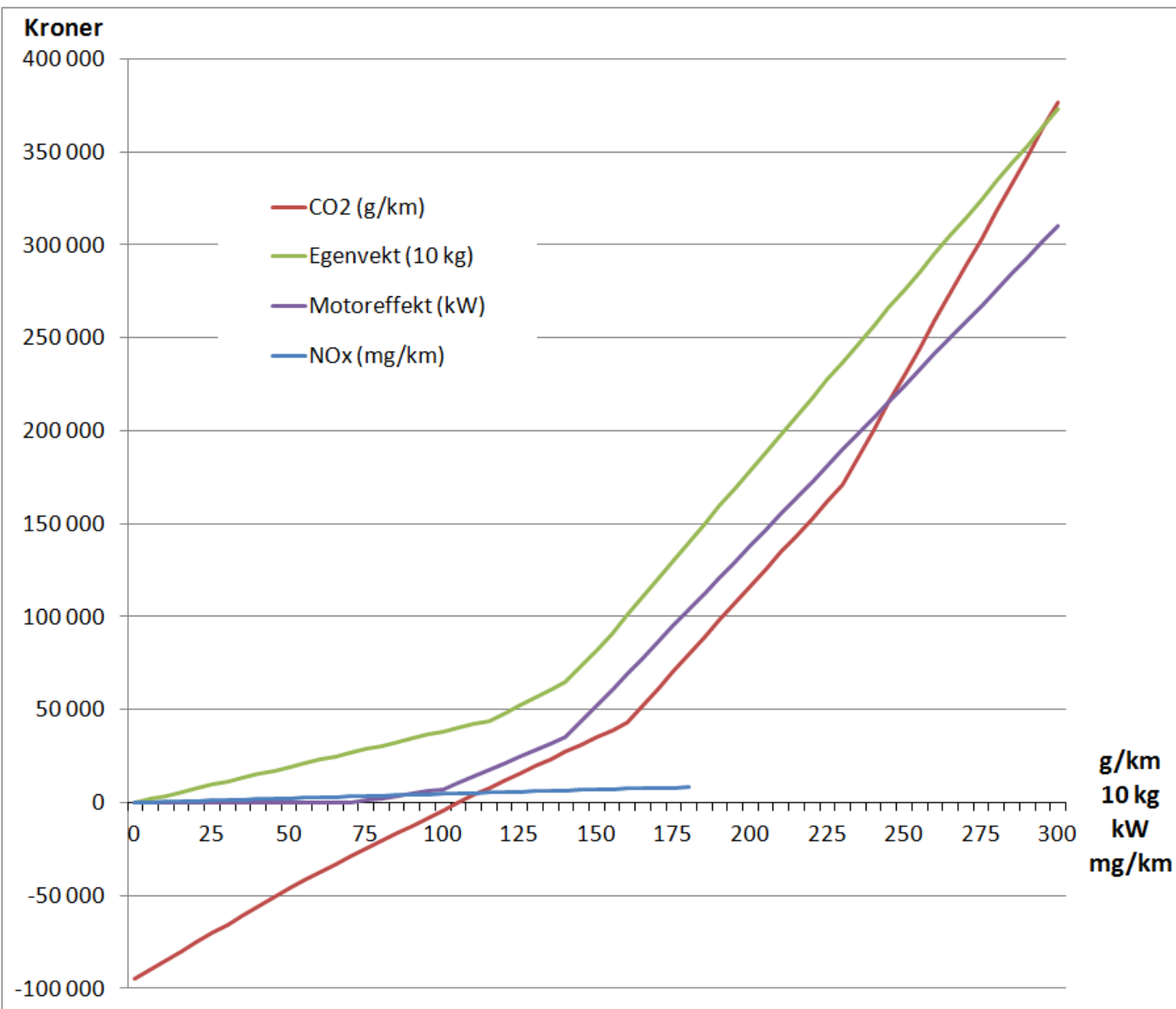
Forskning i bevegelse



Nye bilers typegodkjente utslipp går ned



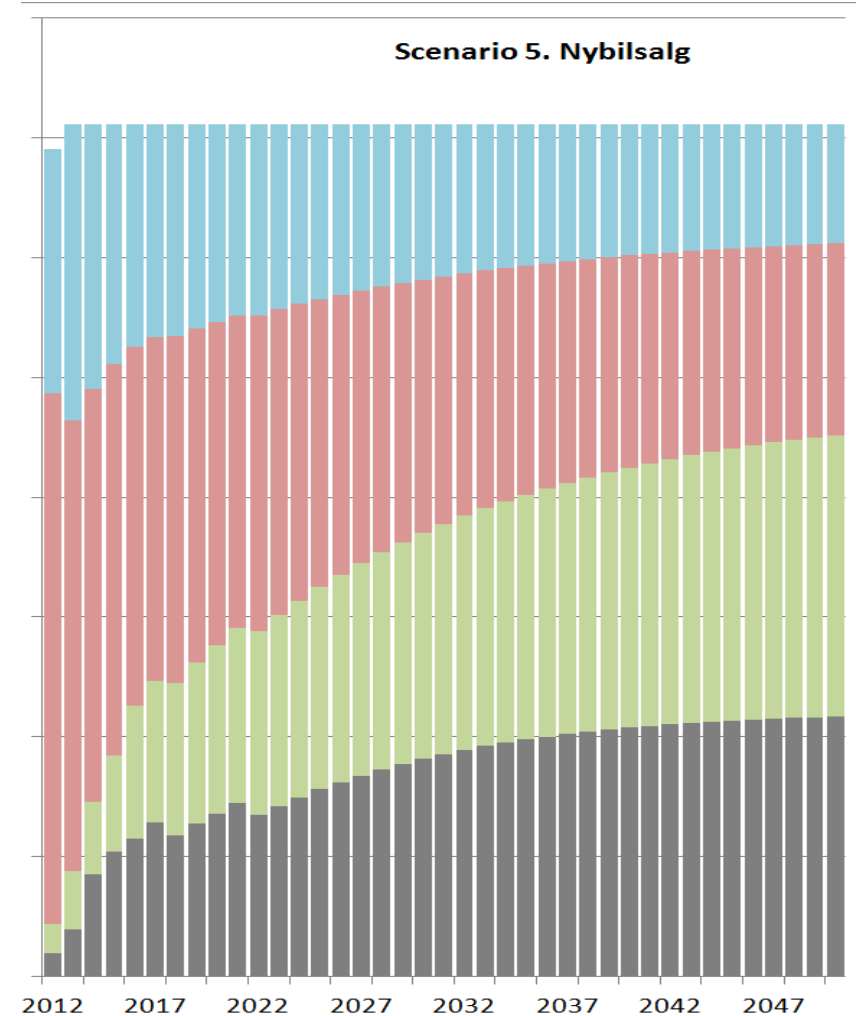
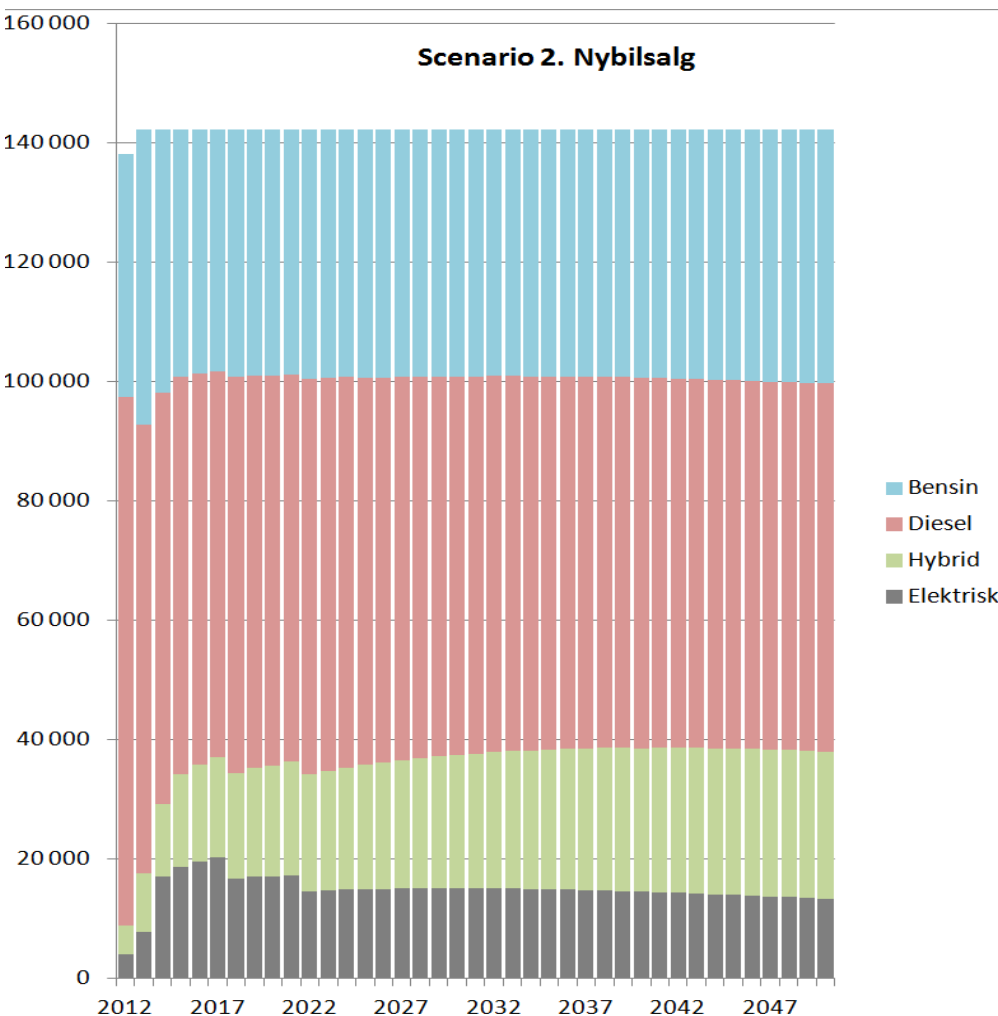
Engangsgavgiften for personbiler



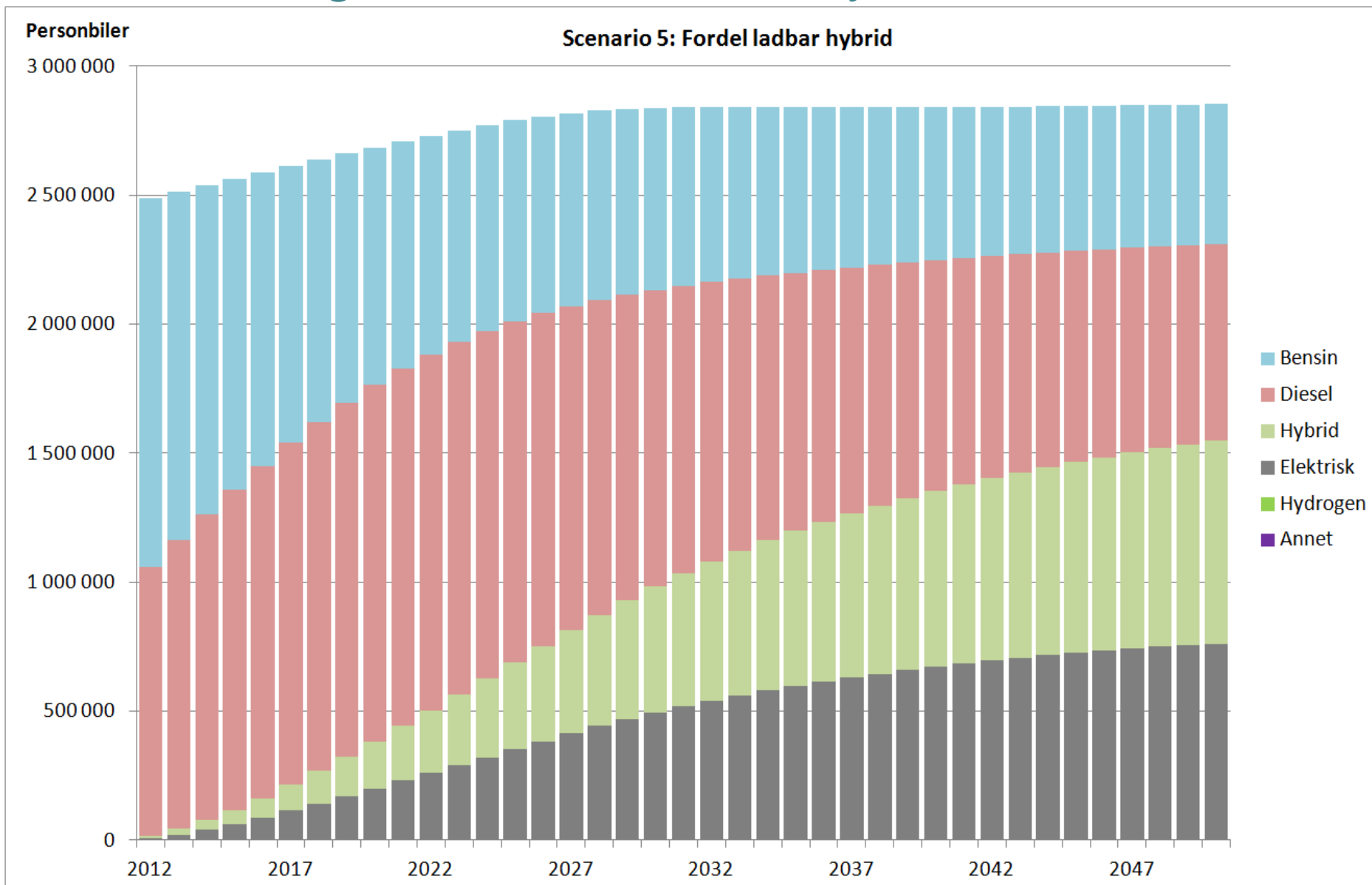
Nybilsalg i

Scenario 2: Referansebanen

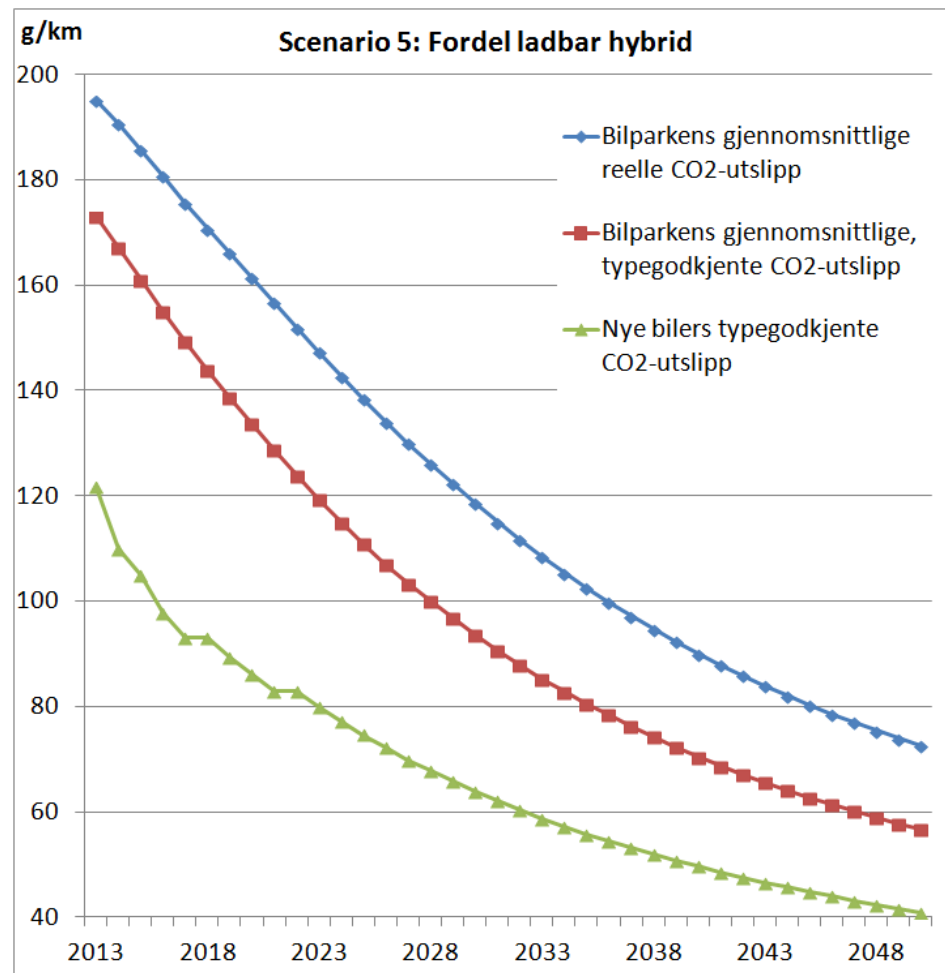
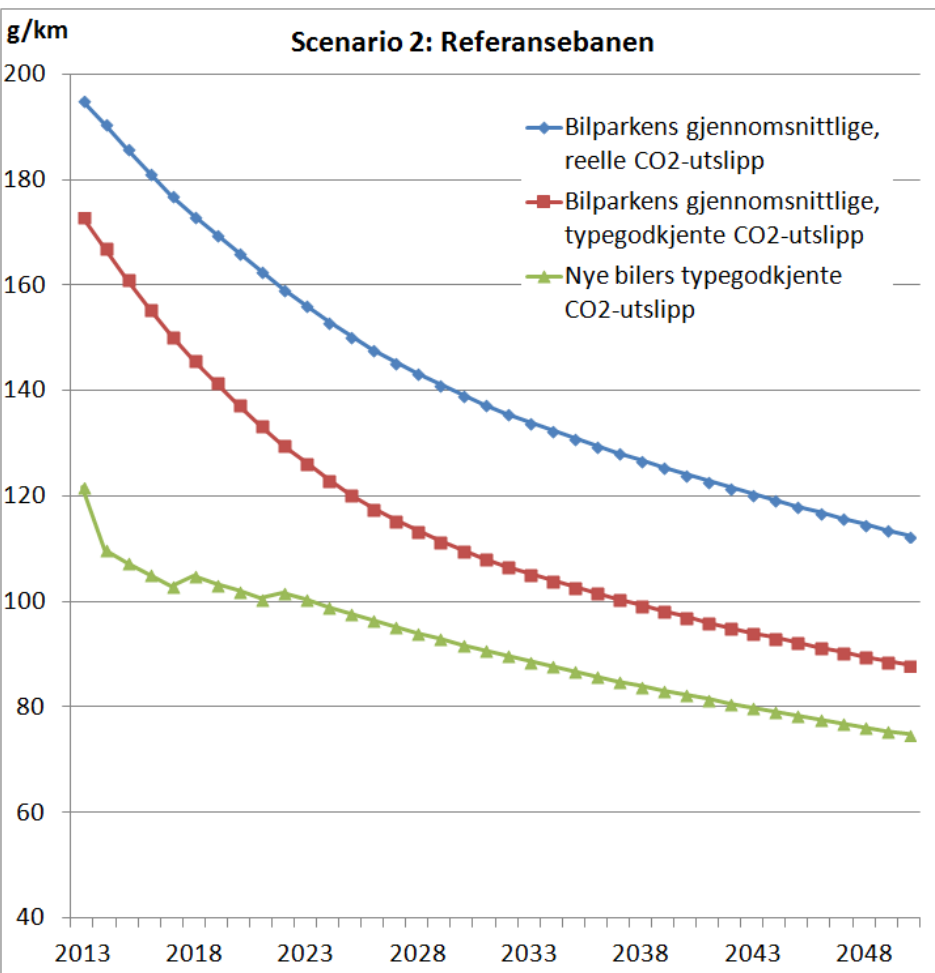
Scenario 5: Tilstramming med fordel ladbar hybrid



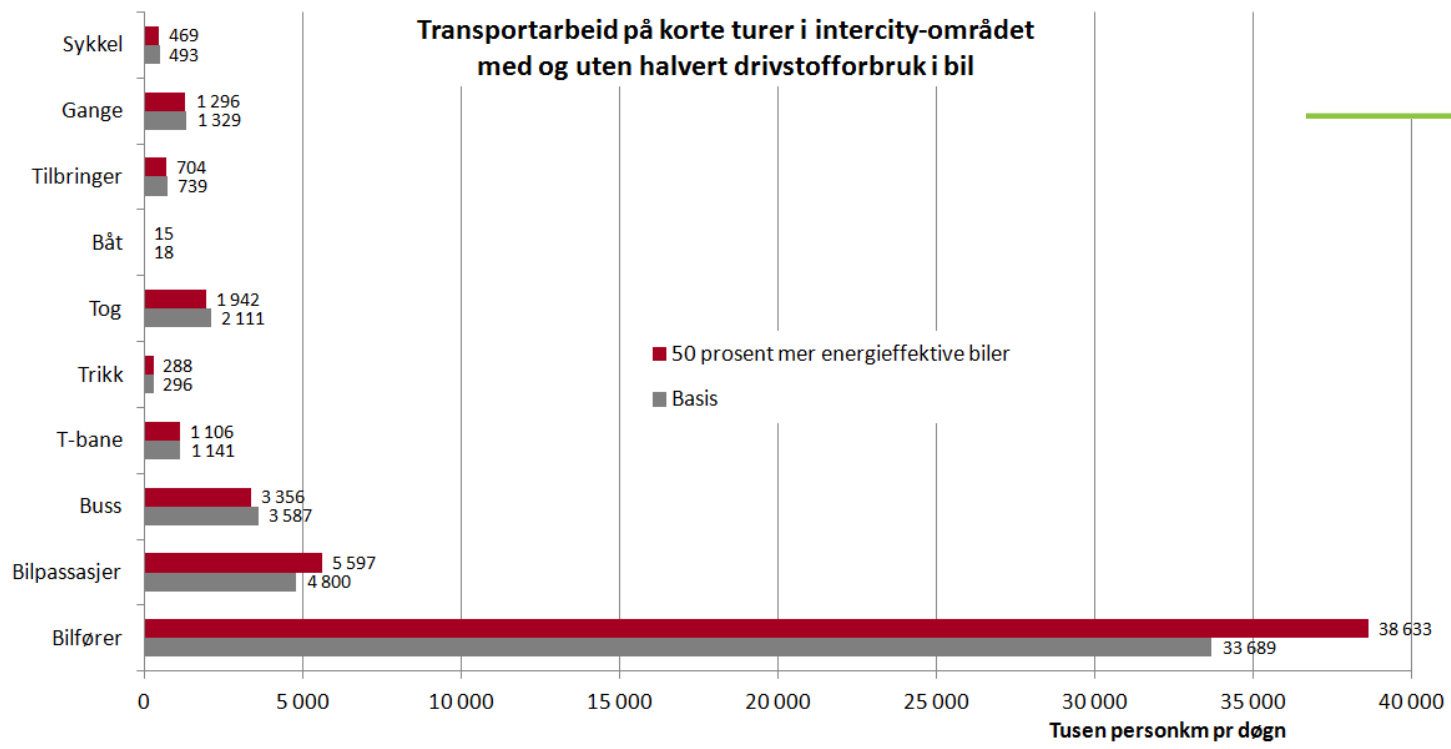
Bilbestand i scenario 5: Tilstramming med fordel ladbar hybrid



Tre målemetoder, to scenarier



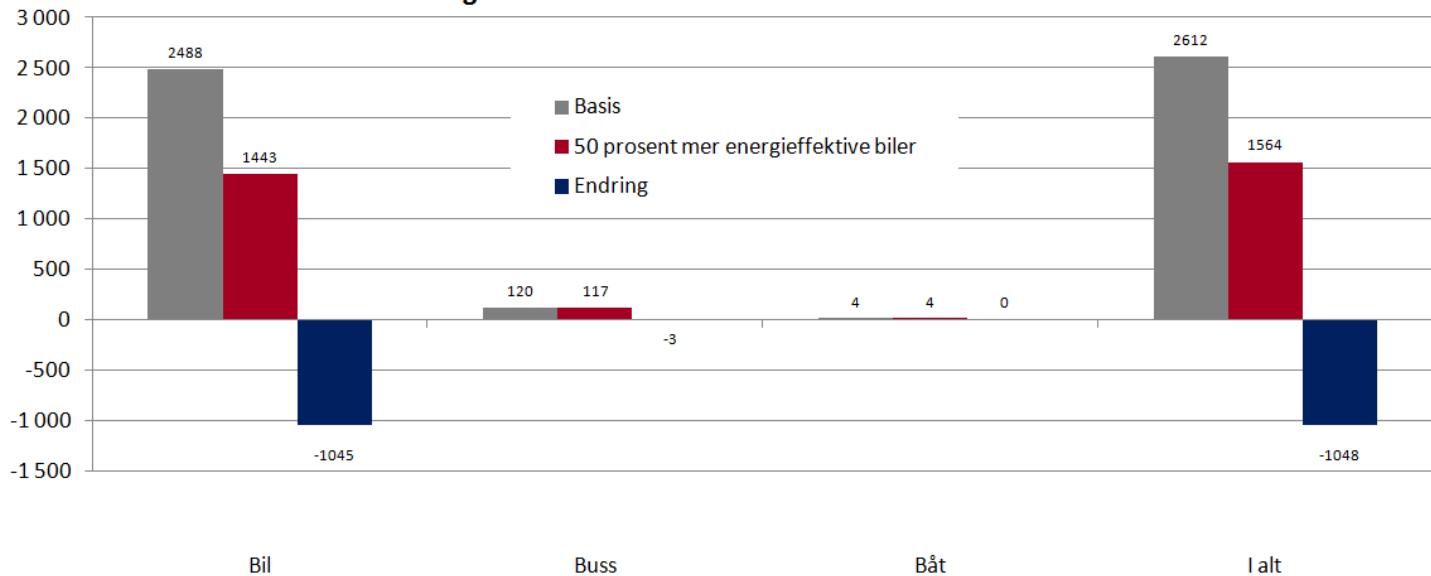
Transportarbeid på korte turer i intercity-området med og uten halvert drivstofforbruk i bil



Halvert drivstofforbruk i personbiler

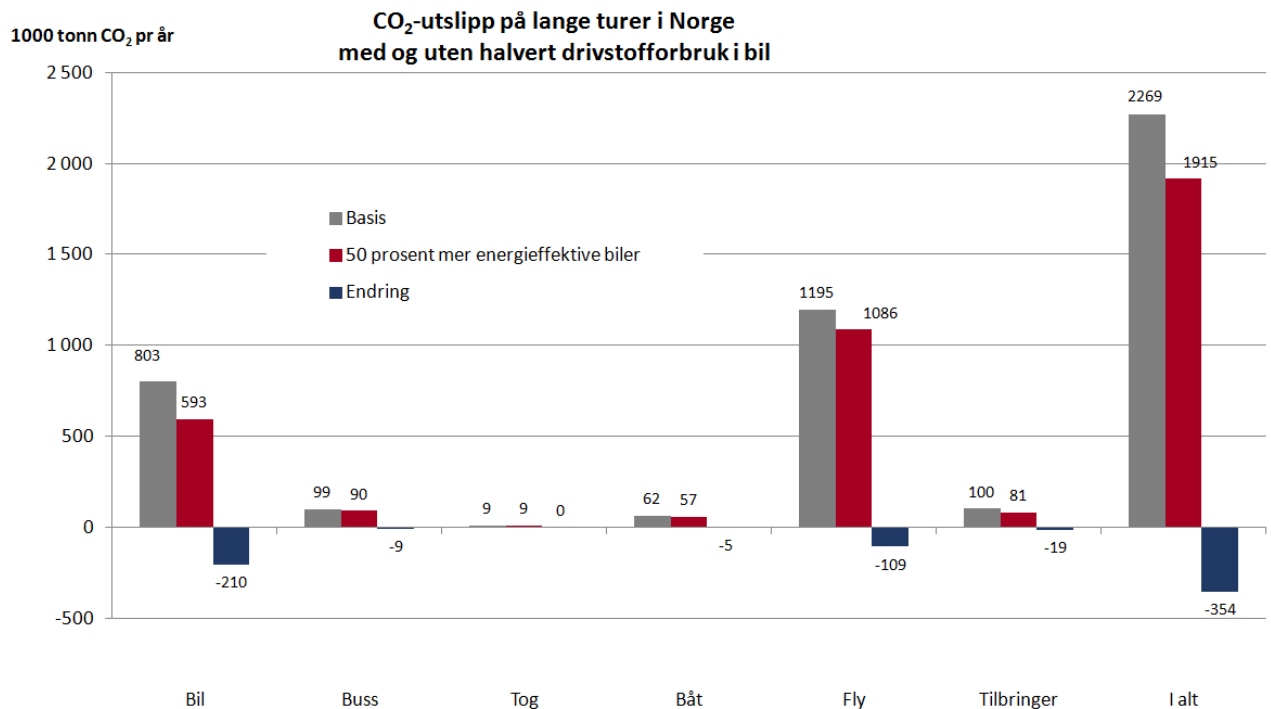
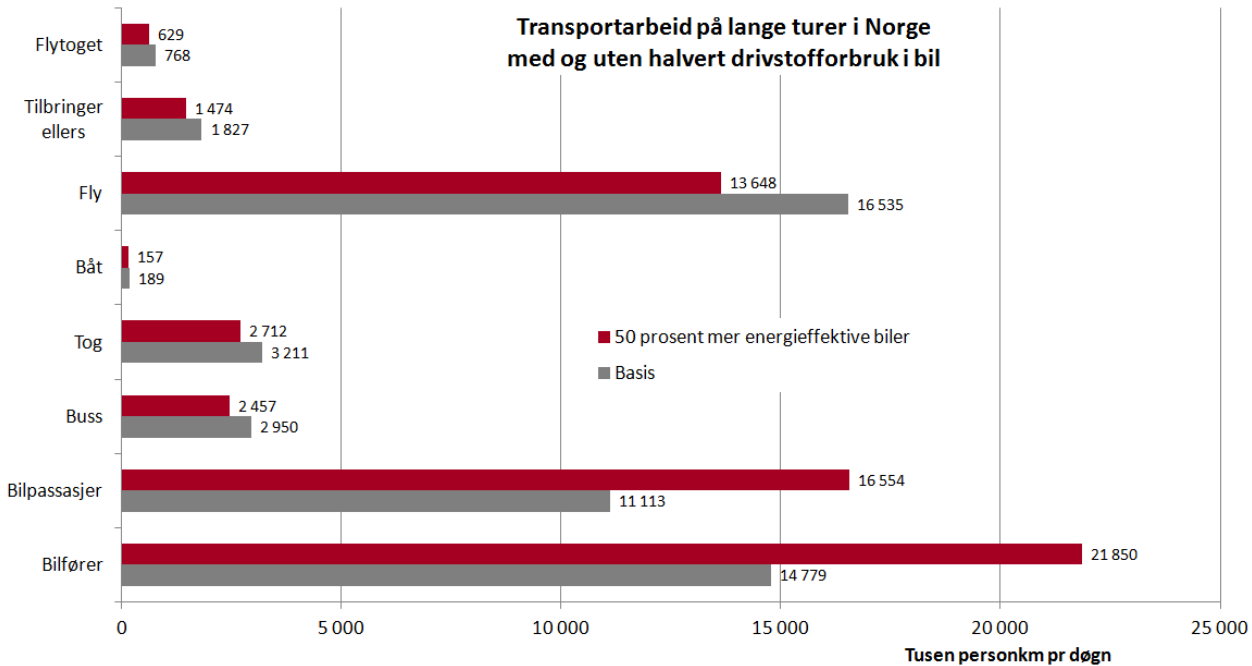
1000 tonn CO₂ pr år

CO₂-utslipp på korte turer i intercity-området med og uten halvert drivstofforbruk i bil



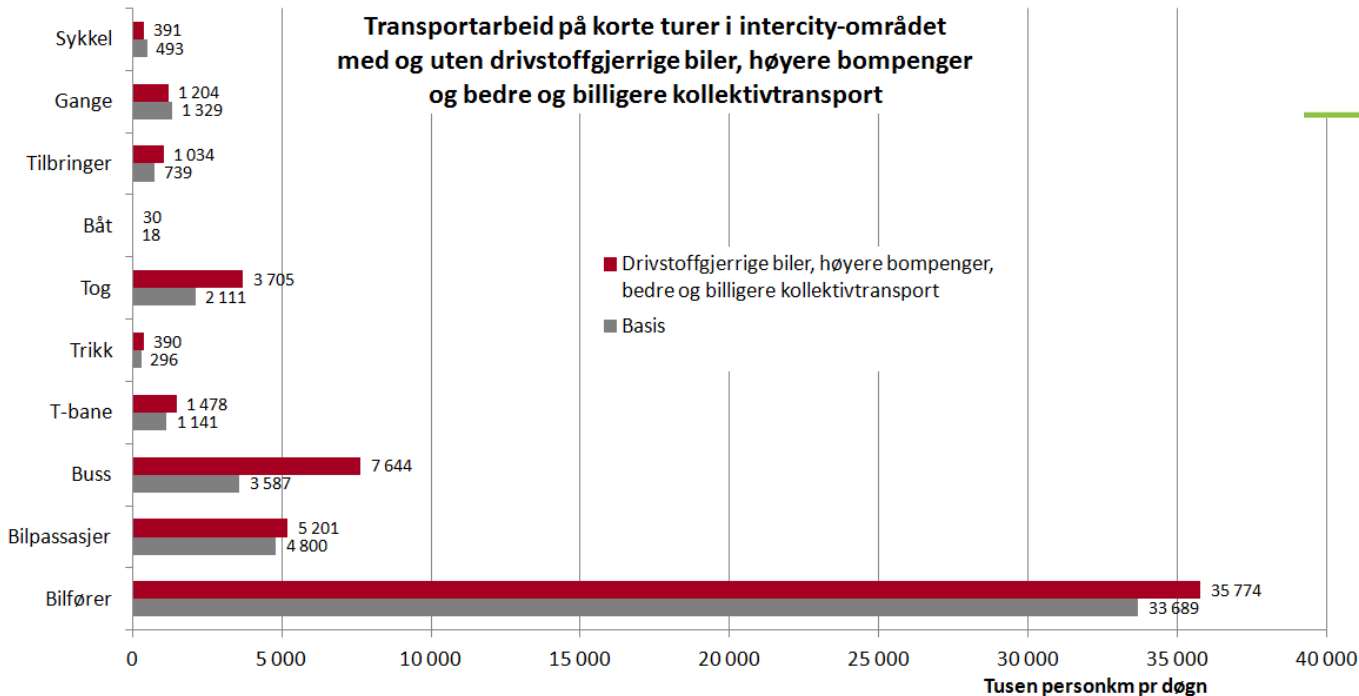
Korte reiser:
- 40 pst. CO₂

Halvert drivstofforbruk i personbiler



Lange reiser:
- 16 pst. CO₂

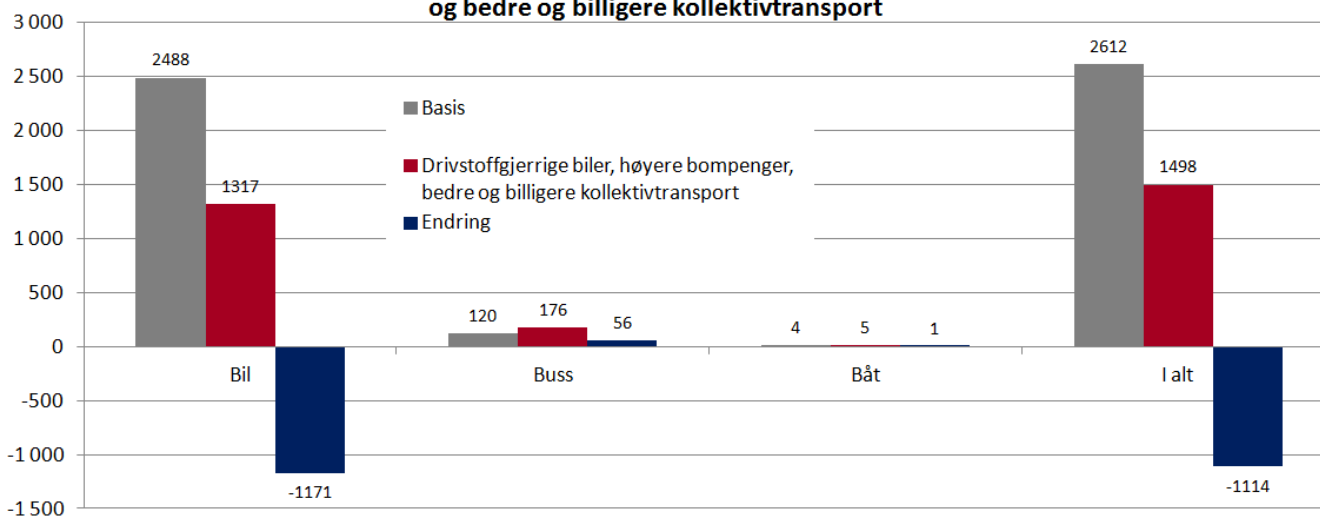
Transportarbeid på korte turer i intercity-området med og uten drivstoffgjerrige biler, høyere bompenger og bedre og billigere kollektivtransport



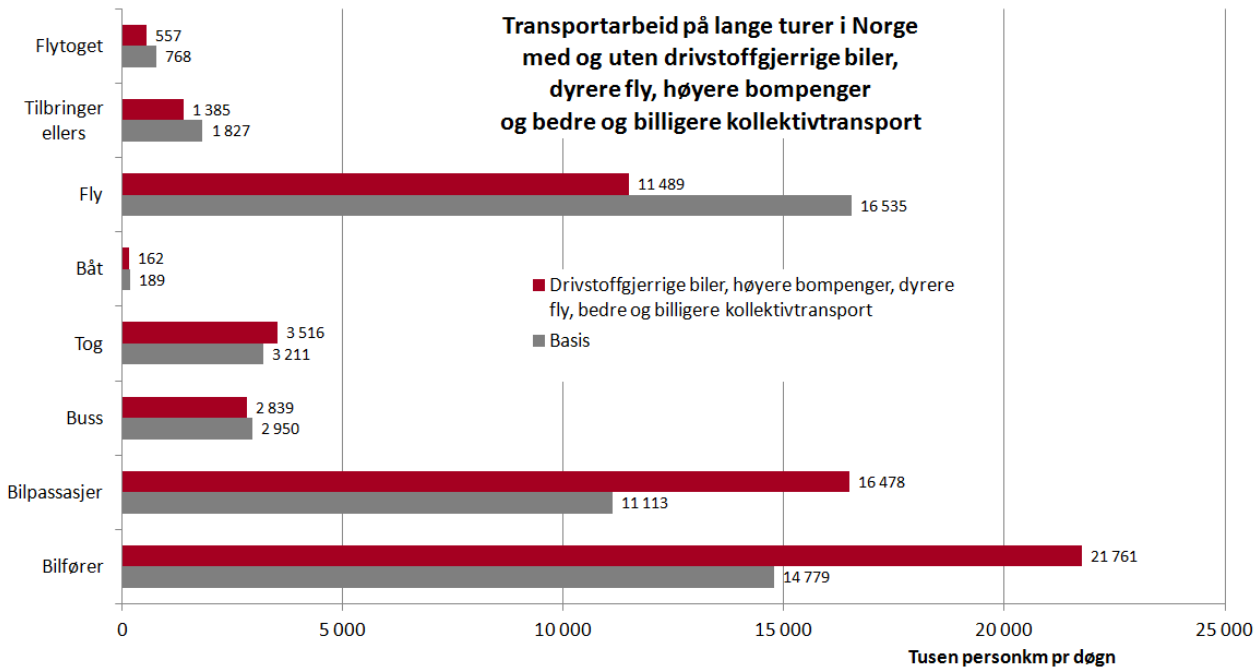
Klimapakke 2:
= klimapakke 1
+ halvert
drivstofforbruk i
i personbiler

CO₂-utslipp på korte turer i intercity-området med og uten drivstoffgjerrige biler, høyere bompenger og bedre og billigere kollektivtransport

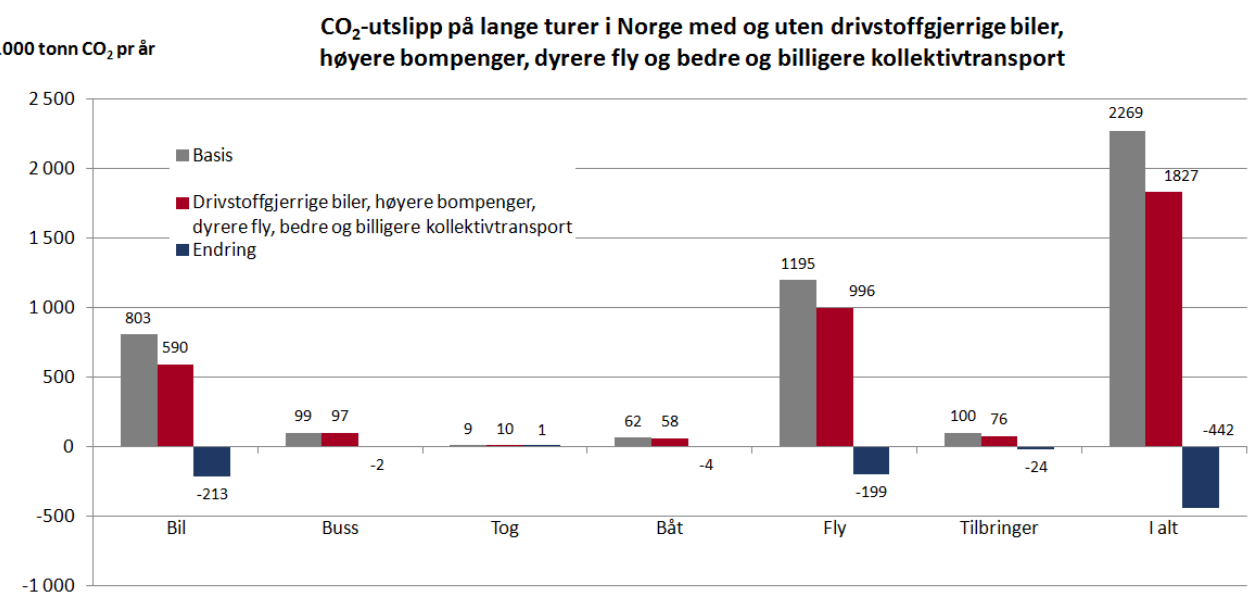
1000 tonn CO₂ pr år



Korte reiser:
- 43 pst. CO₂



Klimapakke 2:
= klimapakke 1
+ halvert drivstofforbruk i personbiler

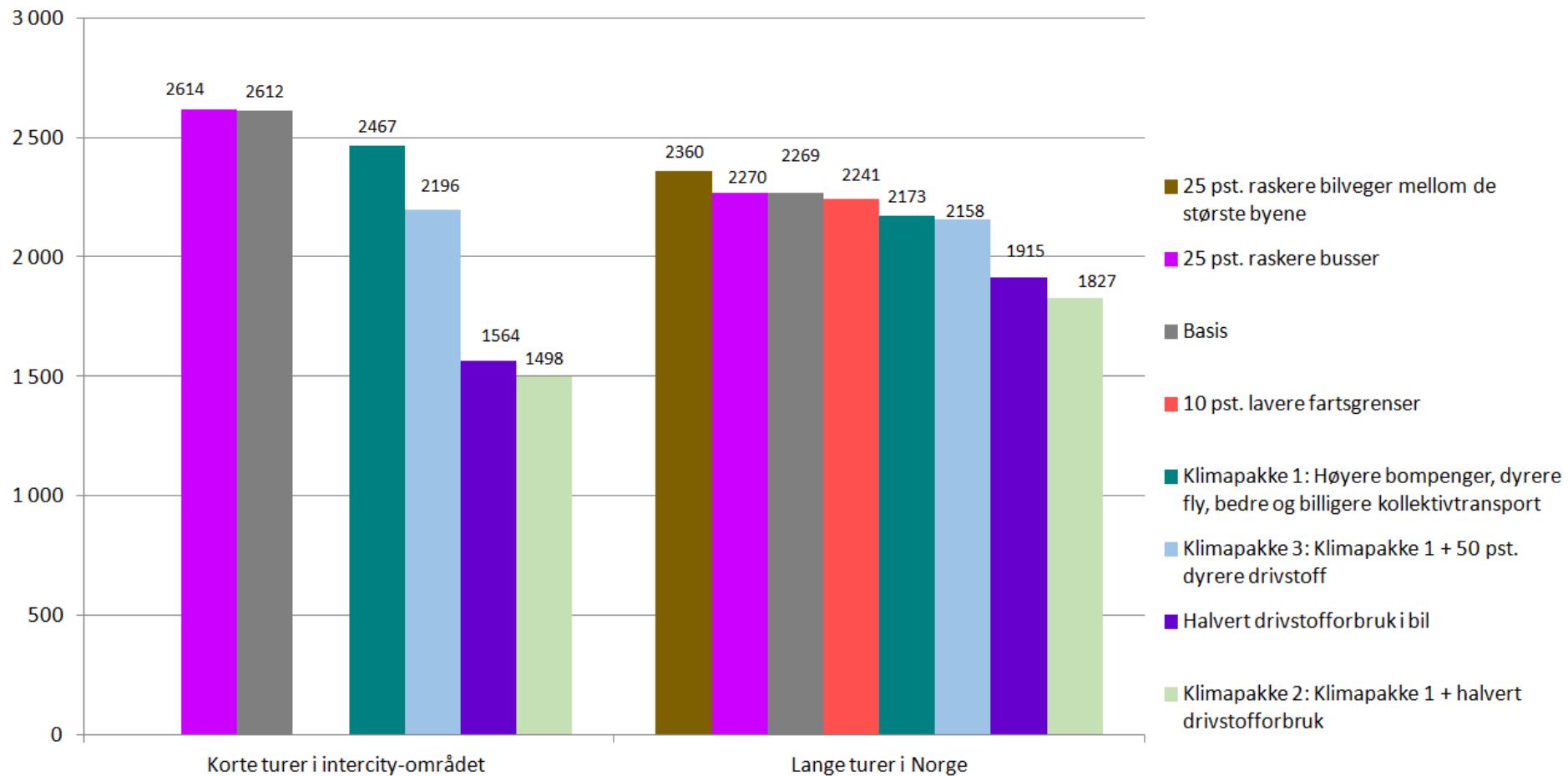


Lange reiser:
- 19 pst. CO₂

Åtte tiltaksstrategier

1000 tonn CO₂ pr år

CO₂-utslipp i åtte scenarier



Økonomiske virkemidler – modellberegnet

Mange av tiltakene gir **sterk vekst i etterspørselen etter kollektivreiser** – men liten endring i klimagassutslipp.

Det er **energieffektiviseringen i personbilene** som monner. Halvert drivstofforbruk gir 30-35 pst. lavere CO₂-utslipp fra all reisevirksomhet i Norge, dvs. 2,5-3 mill. tonn.

Engangsavgiften er et effektivt virkemiddel for energieffektivisering og avkarbonisering. Vi kan klare 1 mill. tonn innen 2020.

Men **bilparken er en treg masse**. Det vil ta 25-30 år å halvere gjennomsnittsutslippet på vegen.

Økt drivstoffavgift virker raskere, men har mindre potensial enn skjerpet engangsavgift – ca. 6-8 pst. mindre utslipp på landsbasis ved 50 pst. økt drivstoffpris, dvs. 500-600 mill. tonn.

Bedre og raskere veger gir som hovedregel økte utslipp.

Bompenger har beskjeden effekt på utslippene, og **køprising** enda mindre, med mindre tiltaket brukes strategisk, dvs. som **alternativ til økt vegkapasitet i bystrøk**. Tiltaket er svært lønnsomt.

Takk for oppmerksomheten!

Flere detaljer om engangsavgiften kommer i morgen!

Ny E18 mellom Lysaker og Asker vil koste opp mot 40 milliarder kroner.

Oslo synes E18 blir for dyr

OSLOBY

HANNE MELLINGSÆTER
BJØRN EGIL HALVORSEN

Byrådet ber Veivesenet gjøre prosjektet billigere.

Fordobling av antall felt fra seks til 12, med 14 kjørefelt ved siden av hverandre på det bredeste. Slik ble planene for ny E18 mellom Lysaker og Asker representert i fjor. Prosjektet har fått kritikk for å være for omfattende, bilvennlig og ikke minst -dyrt.

I vinter la Statens vegvesen frem en prinsipplan for finansiering av ny motorvei. Der ble det estimert at ny E18 i vest vil koste minst 31 milliarder, i verste fall opp mot 40.

Nå mer enn antyder Oslo kommune at regningen blir i overkant. -E18 vestkorridoren er et stort

og kostbart prosjekt. Det er blitt mer kostbart enn noen så for seg. Vi er i det videre arbeidet opptatt av at man snur alle steiner for å få ned kostnadene, for å redusere behovet for bompengefinansiering, sier byrådsleder Stian Berger Røslund (H).

Opp mot 118 kroner i bomringen
Ny E18 skal finansieres delvis av staten, dels av midler fra transportpakken Oslopakke 3 og dels av bompenger.

Totalt skal det settes opp 20 betalingspunkter. Veivesenet har lagt opp til at man må betale begge veier på 17 av dem.

I ett av scenarioene Veivesenet har tegnet opp, vil det koste 118 kroner å kjøre tur-retur Asker-Oslo når alle bompaseringene er aktive.

Byrådslederen presiserer at de gir sin tilslutning til Veivesenets prinsipplan, men at de altså mer



Slik kan ny E18 over Ramstadsletta bli seende ut. Prislappen kan fyke opp i 40 milliarder. Det blir for dyrt, synes Oslo kommune.
FOTO: STATENS VEGVESEN

ner at prislappen bør ned. I en uttalelse, som skal vedtas i bystyret før sommeren, uttrykker de også bekymring for at presset på Oslos lokalveinett skal bli for stort.

Færre tunneler?

Miljø- og samferdselsbyråd Guri Melby (V) mener Fornebu-bane og ny T-banetunnel er viktigere for Oslo enn ny E18. Derfor er hun svært opptatt av at E18 ikke går ut over statlige bevilgninger til disse prosjektene.

Fagbyråden understreker at det

» Det er blitt mer kostbart enn noen så for seg.

Byrådsleder Stian Berger Røslund (H)

Frykter for miljøet

Naturvernforbundet mener nye E18 vil skape mer biltrafikk, og forverre miljøet.

- Det gjelder å finne løsninger som ikke skaper mer biltrafikk, som bedrer lokalmiljøet, og som ikke koster så mye at andre gode samferdselsløsninger blir skadelidende. De foreliggende planene løser ikke utfordringene, sier leder Lars Haltbrekken.

- Dagens planer innebærer en ny seksfelts motorvei som kommer til å gå i tunnel bare på deler av strekningen. I tillegg kommer det til å bli en seksfelts lokalvei som skal gå i dagen over hele strekningen.

- Det er neppe dette lokalbefolkningen ønsker, og en vei med slike dimensjoner skaper mer trafikk og dermed nye utfordringer flere steder i regionen. I tillegg øker klimagassutslippene, sier Haltbrekken, som heller vil vri pengebruken over på kollektivtransport.

Han trekker frem en ytterligere forlengning av Kolsåsbanen og ny T-banetunnel.

- Det gjelder å finne løsninger der de midlene som er satt av til E18 i Oslopakke 3, brukes målbevisst for å bedre lokalmiljøet og legge til rette for effektiv kollektivtransport og bedre kår for syklistene.

ikke ligger et ultimatum i Oslos uttalelse, men mener Veivesenet må se om de for eksempel kan lage færre eller kortere tunneler.

- Alt som kun handler om å få bilistene lettere frem må prioriteres ned, sier Venstre-byråden.

Partiet liker å profilere seg som miljøgarantist og er oftere på banen når det er snakk om kollektivtrafikk og sykkel enn når det handler om å bruke milliarder på vei.

- Er dette et prosjekt du egentlig er imot?

- Jeg mener det er viktig å få gjennomført mange deler av E18. Det å ikke gjøre noe er nesten like ille som å gjøre det i full skala, men jeg tror vi må se på det som flere delprosjekter, ikke ett stort prosjekt. Derfor peker vi for eksempel på Sandvika-utbyggingen som noe som bør prioriteres

Om vi er villige til å ta 118 kr per bilist, er dette alt vi trenger gjøre.

Scenario 5: Advantage PHEVs

The CO₂ component of the vehicle purchase tax

