

## VESTLANDSFORSKING 30 ÅR



**LANGT:** Steget frå Toronto til Fresvik og øko-pensjonatet Frøys Hus kan synast langt, men Geoffrey Gilpin har ei fortid som avløyser og gardsarbeidar i heimlandet og Tyskland. – I Canada opplevde eg at jaget etter lønsemnd kunne gå ut over både dyra og miljøet, seier han om interessa si for økologisk produksjon. (Foto: Frøys Hus)

# Kvifor ta to når du kan få ti?

■ ■ Elbil er bra, men... ■ ■ Ulike behov

**SOGDAL:** Jobben til Geoffrey Gilpin er å rekne på kva slags køyretøy og drivstoff vi eigentleg bør velje. Svare er ikkje alltid så enkle.

– Elbil er bra, men det er å plukke den lågaste frukta, seier Geoff med fynd i stemma. Vi sit på verandaen utanfor Vestlandsforsking sine lokale i

## Fakta:

### Vestlandsforsking

- Stifting etablert av Sogn og Fjordane fylkeskommune i 1985
- Eitt av dei 11 regionale, samfunnsvitenskaplege forskingsinstitutta i Noreg
- Hentar 85-90 prosent av inntektene frå forskingsoppdrag
- Har både regionale, nasjonale og internasjonale forskingssamarbeid
- 25 tilsette
- Hovudområde: klima, miljø, energi, IKT, reiseliv og regional utvikling
- I samband med 30 års jubileet har Sogn Avis og Vestlandsforsking i samarbeid laga ein artikkelserie om forskinga.

Sogndal og snakkar om kva for bilar som går minst ut over miljø og klima. Kanadiaren veit kva vi strir med, alle som har ein tanke om å vere litt miljøvenlege i valet av bil. Mykje av jobben hans ved Vestlandsforsking går tilsynelatande ut på å nysansere biletet om den eine, store løysinga innan transportteknologi. Saman med Otto Andersen, Hans Jakob Walnum og Morten Simonsen forskar Geoff på utslepp og andre miljøeffektar av produkt som bilar og drivstoff – frå vogge til grav. Fordi dei ser på heile livsløpet til bilane og drivstoffa, kan dei og bilprodusentane somme tider lande på litt ulike svar.

– Når vi tel med utsleppa knytt til å produsere, bruke og vrake ein bil, blir svare ofte annleis enn om du berre ser på utsleppa frå bruk, smiler Geoff forsonande under sixpence-lua. Det forskarane kallar eit livsløpsperspektiv omfattar alt dette, i tillegg til utsleppa som stammar frå å produsere og distribuere drivstoffet eller elektrisiteten.

### Mangesyleri under fjella

Han får nok av tid til å gruble bak rattet medan han pendlar til Vestlandsforsking på Foss-haugane Campus. Livet ville

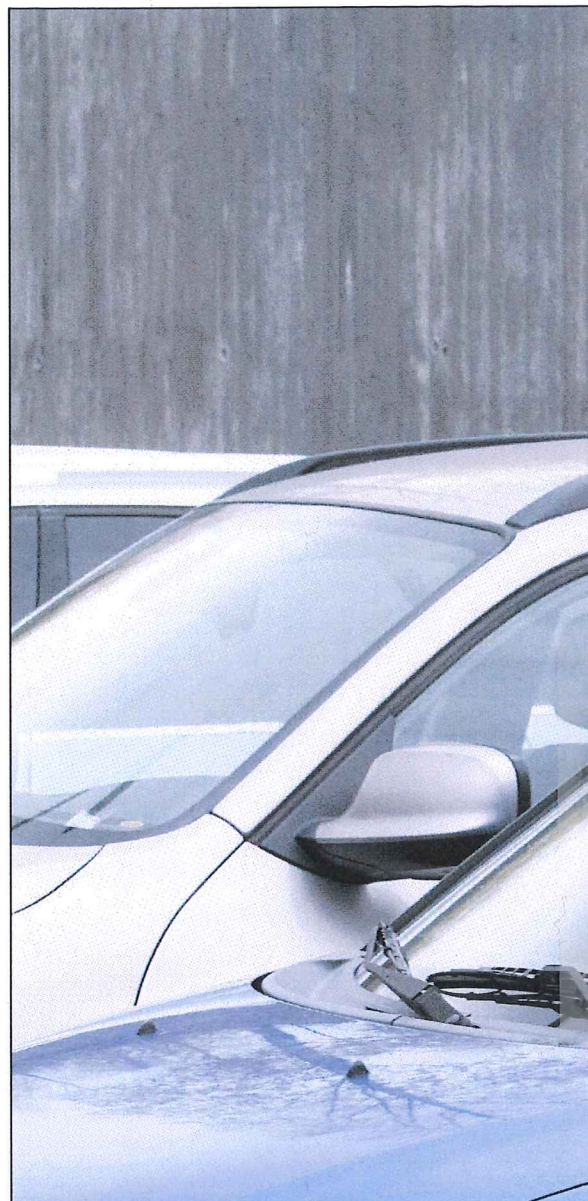
det slik at byguten frå Toronto, den mest folkerike byen i Canada, skulle busette seg i ei noko avsidesliggjande bygd med 270 menneske. Han og kona har i fire år veksla mellom å vere foreldre, skjette forskarjobbar og drive pensjonatet Frøys Hus på Hatleli i Fresvik.

Der garden ligg, står fjella akkurat så tett på at du må leggje hovudet bakover for å få auge på himmelen.

– Ein tysk ven sa han følte at fjella skulle sluke han – det var berre for bratt, ler Geoff, som innrømmer at den mørke årstida er litt tung i Fresvik, ikkje minst fordi han saknar ein pubkultur som gjer at folk kan møtast utanfor heimen på kveldstid. Og så var det byen, då. Det hender han skulle ønskt det låg ein millionby bak fjellet så han kunne ta seg ein svippstur om ettermiddagen, slik som i oppveksten.

### Småbruk og storby

Då Geoff møtte Liv, jobba begge som frivillige gardsarbeidarar på ein gard utanfor Aachen i Tyskland, der Geoff studerte ingeniørfag. I den internasjonale arbeidsfellesskapen lærde dei å dyrke jorda på ein skånsam måte. Desse tankane er grunnlaget for pensjonatet på Hatleli, der gjestene søv i sengetøy av



**ALVOR:** – Eg tenkjer mykje på at vi ikkje forstår alvoret i klimaendringane, han om å krysse Sognefjorden i elektrisk båt.

økologisk bomull og får ferst økobrød til frukost. Alt som hamnar på bordet har fare fint med naturen før det blei mat. Men miljøengasjementet, som ligg bak både pensjonatverksemda og forskingsarbeidet til Geoff, heng også saman med hans eigne opplevingar av at menneska har strekt seg for langt.

– I Toronto kan du kjøpe deg kva som helst når som helst på døgnet, twentyfour/seven, året rundt, seier Geoff. Nettopp det er hyperkommersielle jaget var med på å vekke han.

– Då eg vaks opp, var det eit sterkt fokus på privat forbruk i Sørvest-Ontario. «Why buy two when you can buy ten», heitte det. Då eg var i tenåra flytte familien min ut av storbyen. Eg fekk meg kveldsjobb i landbruket, som i praksis innebar at eg dreiv det som vart rekna som eit småbruk – ein gard på 800 mål. Landbruket i Canada er veldig industrialisert, og eg

opplevde at jaget etter lønsemnd kunne gå ut over både dyra og miljøet, seier Geoff.

– Etter finanskrisa i 2008 har mentaliteten i Canada endra seg til det betre, legg han til. Det Geoff er uroleg for, er at Norge er på veg til å utvikle ein forbrukskultur som minner om den nordamerikanske.

### Kan gje gode råd

Men sjølv om klimaendringane uroar han, køyrer Geoff til jobb. Som mange andre.

– Skal det bu folk i distriktet, må vi inngå visse kompromiss, seier Geoff. Sjølv om han kan rekne ut kva for framkomstmiddel og drivstoff som gjer minst skade, undertrekar han at det ikkje finst ei enkelt løysing som er rett for alle.

## VESTLANDSFORSKING 30 ÅR



seier forskar og familiefar Geoffrey Gilpin frå Toronto, som bur i Fresvik og jobbar med miljøanalysar av drivstoff og bilar ved Vestlandsforsking. For å sleppe ut mindre klimagassar, drøymar han om å krysse Sognefjorden i elektrisk båt. (Foto: Kyrre Groven)

– Til det er behova for ulike. Men eg kan gje visse råd, som at små bilar som oftast gir mindre utslepp enn store, at det er bra om du har bilen din i mange år og at det hjelper å halde bilen ved like, seier han. Som småbarnsfar køyrer han ei dieseldriven stasjonsvogn, men han prøver å ta buss når han kan. Han slår gjerne saman fleire ærend når han først er på vegen, eller inviterer andre til å sitje på. Dessutan drøymar han om å krysse fjorden frå Fresvik til småbåthamna på Leikanger i ein elbåt for å spare tid og miljø, og opplyser at ei elektrisk ferje faktisk skal setjast inn på sambandet Lavik–Oppedal tidleg neste år.

### Biodrivstoffet som blei borte

Då Geoff byrja på Norges miljø- og biovitenskaplege universitet på Ås i 2006, var biodrivstoff det store. Den første generasjonen av biodrivstoff bygde på

landbruksprodukt som rapsolje og sukkerrøyr. Men nyvinninga fall i unåde fordi ho kom i konflikt med matproduksjon, og enkelte stader i verda førte til avskoging. No er andre generasjons biodrivstoff under utvikling. Drivstoffet blir framstilt av trerestar frå skogsdrift og andre avfallsprodukt. Tredje generasjons biodrivstoff, laga av algar, kan også bli ein realitet. Men storsamfunnet ser ikkje ut til å vere interessert i biodrivstoff for tida – trass i at behovet er akkurat like stort.

### Flest elbilar

– Populariteten til drivstoffa går i bølger. Heldigvis er det mange som forskar på biodrivstoff trass i at det får mindre merksemd her i landet nett no, seier Geoff. Gjennom internasjonalt prosjektsamarbeid blir han stadig merksam på interessante skilnader mellom oss og dei der ute. For Norge, med alt vår svarte og grøne gull, er

og blir eit annleisland når det gjeld energi.

– Oslo er ein av hovudstadane i verda som har flest elbilar! Det styresmaktene gjerne gloymer, er at vi også i framtida, når oljen tek slutt, vil ha behov for noko å fylle på tanken. Då kan biodrivstoffet vere ei betre løysing enn diesel og bensin, forklarer Geoff.

– Du sa at elbil er å plukke den lågaste frukta. Kva var det eigentleg som var så gale med elbilen?

– Batteriet er stikkordet. Både å lage og kvitte seg med slike batteri kan vere svært skadeleg for miljøet. Tek du dette med i reknestykket, er ikkje elbilen så gunstig som mange framstiller han som. Samtidig er det ikkje så dumt at mange køyrer elbil her i landet, ettersom vi har straum frå rein fornybar energi. Dette gjeld særleg i byane, der trafikken gir dårleg luftkvalitet. Derimot blir det feil å satse stort på elbil

i land der straumen stammar frå meir ureinande kraftproduksjon.

– Det blir mykje att og fram med forskingsresultat og klima. Tenkjer du av og til på at det er vrient for velmeinde forbrukarar å orientere seg?

– Det kan vere veldig forvirrande med alt som blir sagt og meint, men å tenkje smått er eit råd som aldri blir feil. Ein kollega av meg som har fleire barn, har i alle år køyrt den same kompaktbilen. Det må vere trøngt, men dei får det til, smiler han, og minner om at mykje av det vi gjer i husa våre òg fører til utslepp av klimagassar. Sjølv lever han på det same arealet som ein gjennomsnittleg bybuar i Kina.

– Et vi mindre kjøt, kastar mindre mat og skruer av lyset, så monnar det mykje, det òg, seier Geoff.

Idun A. Husabø,  
Vestlandsforsking

## Fakta:

### Fem råd om bil og miljø

1. Dersom du ikkje har bil alt, vurder om du verkeleg treng ein – eller om du har bruk for to. Offentleg transport og bildeling kan vere gode alternative for mange av oss.
2. Vel ein bil som gir frå seg lite utslepp gjennom den samla levetida si og tenk smått! Små bilar fører til mindre utslepp enn store.
3. Slå saman ærend. Planlegg til dømes å gjere innkjøp på veg heim frå jobben.
4. Ver nøye med vedlikehald av bilen. Er han fint brukt, er det lettare å selje han vidare. Ein velstelt motor er dessutan mindre skadeleg for miljøet. Sjøkk også dekktrykket – med rett trykk brukar du mindre drivstoff.
5. Lær deg økøkyring (køyreteknikk og tiltak for å spare drivstoff og redusere utslepp av CO<sub>2</sub>). Slik kan du kutte utsleppa dine av CO<sub>2</sub> med så mykje som 20 prosent.