



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets presidentskap  
Ekspedisjonskontoret  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
11/2127- PAT

Dato  
09.01.2012

**Spørsmål nr. 550 fra stortingsrepresentant Arne Sortevik til samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa**

**Spørsmål:**

”Innenfor gjeldende klimapolitikk er samferdselssektor utpekt som klimaversting. Regjeringens politikk gjør at biler, veier og veitransport er utsatt for tiltak som kan forsinke, fordyre og vanskeliggjøre transportarbeidet. Jernbanetransport fremholdes av regjeringen som spesielt klimagunstig. Kan statsråden oppgi dagens tall (2011) for direkte og indirekte energibruk pr tonnkm og passasjerkm for hhv vei og jernbanebasert transport samt tilhørende CO<sub>2</sub>-utslipp samt prognoser for 2019 iflg NTP.”

**Svar:**

SSBs publikasjon Samferdsel og miljø 2011 har oversikt over energiforbruk i forhold til transportarbeid for 2008. SD har omregnet energiforbruket til CO<sub>2</sub>-utslipp, jf tabellene nedenfor. Elektrisitetsproduksjonen i Norge er i hovedsak utslippsfri (ca 98 pst fornybar vannkraft) og det er lagt inn utslipp for produksjon av de resterende 2 pst for jernbanen. I år med netto import av elektrisitet vil forbrukstallene avvike noe fra dette.

*Energiforbruk for innenlands persontransport målt i megajoule (MJ) pr passasjerkm (SSB) og CO<sub>2</sub>-utslipp (SD) i 2008.*

	MJ	KWh	Gram CO <sub>2</sub>
Personbil - bensin	1,42	0,4	101
Personbil - diesel	1,03	0,28	76
Rutebuss	0,77	0,21	57
Jernbane – elektrisk	0,41	0,11	1
Jernbane - diesel	1,00	0,28	74

*Energiforbruk for innenlands godstransport målt i megajoule (MJ) pr tonnkm (SSB) og CO<sub>2</sub>-utslipp (SD) i 2008.*

	MJ	KWh	Gram CO <sub>2</sub>
--	----	-----	----------------------

Lastebil 1-5 tonn	6,86	1,9	505
Lastebil 5 -11 tonn	2,15	0,6	158
Lastebil over 11 tonn	0,99	0,27	73
Jernbane – elektrisk	0,23	0,06	0
Jernbane - diesel	0,50	0,14	37

Vegdirektoratet antar at energiforbruket og CO<sub>2</sub>-utslippet for personbilene gradvis reduseres fram mot 2019. Godstransportmidlene er i utgangspunktet energieffektive og potensialet for forbedringer fram til 2019 er begrenset. Energiforbruket for godstransport kan reduseres ved effektivisering av transportmiddelet, endret transportmiddelfordeling og ved bedre logistikk.

Jernbaneverket opplyser at togene i utgangspunktet er energieffektive.

Jernbaneverket har beregnet at prosjektene som ligger inne i NTP 2010-2019, vil gi en samlet reduksjon på 150 000 tonn CO<sub>2</sub> per år, etter ferdigstilling. Dette er effekter som følge av overføring av person- og godstrafikk fra andre transportmidler til jernbane.

Gjennom klimaforliket har Stortinget bedt om at det utarbeides klimagassbudsjett for alle større samferdselsanlegg, dvs indirekte utslipp av klimagasser. En slik beregning reiser mange problemstillinger. Infrastrukturanlegg krever energi og gir utslipp i byggefasen og driftsfasen. Framstilling av infrastrukturelementer, transportmidlene og distribusjon av drivstoff/elektrisitet, bilverksteder osv. krever også energi og gir utslipp.

Statens vegvesen, Jernbaneverket, Avinor AS og Kystverket har utviklet en beregningsmodell for klimagassbudsjett som omfatter utslipp fra bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur, i tillegg til utslippene fra trafikken. Modellen vil bli brukt i forbindelse med analyser av aktuelle prosjekter i Nasjonal transportplan 2014–2023, og vil gi et mer helhetlig bilde av hvordan utbygging av ny infrastruktur vil påvirke klimagassutslipp.

Med hilsen

Magnhild Meltveit Kleppa