

Transportudvalget
Folketinget

17. februar 2022
2022-644

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 21. januar 2022 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Susanne Zimmer (FG).

Spørgsmål nr. 195:

Vil ministeren oplyse, hvor meget energi en passager mellem København og Aalborg bruger i et fly med hhv. fossilt brændstof eller Power-to-X i tanken i forhold til en passager i tog med enten IC3-tog (diesel) eller med de nye elektriske tog, DSB har bestilt?

Svar:

I følge Transportministeriets model til opgørelse af emissioner fra transporten (TEMA2015) bruger en person, der transporteres med fly på den givne rute ca. 365 MJ, mens den samme passager med et IC3-tog på diesel bruger ca. 161 MJ. Hvad angår DSB's nye el-tog, Fremtidens Tog, er disse mere energieffektive end de nuværende IC3-tog, og Trafikstyrelsen oplyser, at de forventes at bruge ca. 80 MJ pr. person på den givne rute.

Forudsætningerne for beregning af udledning og energiforbrug har dog ændret sig siden 2015, ikke mindst i kølvandet på COVID-19, som har påvirket danskernes rejsevaner. Det afspejler sig i belægningen og dermed også i energiforbrug pr. passager. Den konkrete beregning afhænger desuden af, hvilken konkret fly- og togtype der tages udgangspunkt i, da flytyper såvel som forskellige togtyper varierer i energiforbrug.

DSB har udarbejdet en anden opgørelsesmetode med udgangspunkt i nyere tal, som anvendes af DSB internt og som blandt andet er offentliggjort i DSB's Miljøårsopgørelse 2021.

På baggrund af DSB's opgørelsesmetode oplyser DSB, at en person, der transporteres med fly mellem København og Aalborg i gennemsnit bruger ca. 522 MJ, mens den samme passager med et IC3-tog på diesel bruger ca. 280 MJ og med Fremtidens Tog forventes at bruge ca. 81 MJ. Disse beregninger er dog ikke konsolideret i



Transportministeriet. Ministeriet vurderer jævnligt behovet for opdatering af beregningsmæssige forudsætninger generelt, herunder for beregning af emissioner.

Der er ikke praktiske erfaringer med at anvende PtX-brændstoffer til fly i større omfang, hvorfor ministeriet ikke har oplysninger om, hvor meget energi en passager vil bruge på flytransport med PtX mellem København og Aalborg.

Et fly vil i udgangspunktet bruge samme mængde energi, hvad end det flyver på PtX eller fossilt brændstof – hvis ellers øvrige faktorer som motortype, aerodynamik, flyets vægt, rutevalg i luften, vejr og vind mv. er ens. Der kan være forskelle i brændstoffets energidensitet (energiindholdet pr. liter brændstof), hvorfor der skal medtages mere eller mindre brændstof på flyvningen, hvilket påvirker flyets vægt og dermed energiforbruget på flyvningen. Transportministeriet har dog ikke kendskab til tal for PtX-brændstofs påvirkning af vægt og dermed energiforbrug.

Der er forskel på, hvor meget energi det kræver at producere de forskellige typer af brændstof, ligesom der er forskel på udledningen af drivhusgasser, når brændstoffet forbrændes. Vedrørende spørgsmål til energiforbruget ved produktion af brændstof, vil jeg henvise til klima-, energi- og forsyningsministeren.

Med venlig hilsen

Trine Bramsen