



Mira Svartnes Thorsen
Tutalmoen 28
4619 Mosby

Kristiansand, 2. april 2019

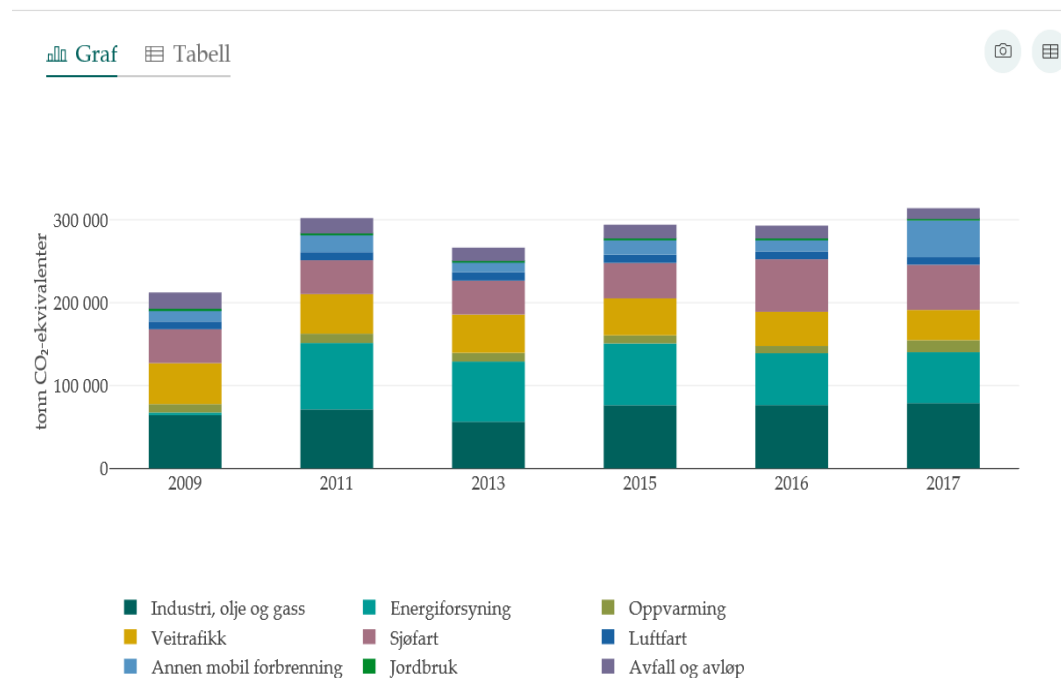
Svar på skriftlig spørsmål om «Klimagassutslipp fra Kristiansand»

Jeg viser til ditt spørsmål som lød (lett omskrevet):

Kan dere si meg noe fornuftig om hvorfor klimagassutslippene fra Kristiansand har økt så kraftig?
Dette er jo fullstendig krise. Mobil forberning er det som har økt mest.

Kristiansand

Sektorfordelte utslipp per år



Kilde: Miljødirektoratet

Statistikken viser utslipp av de tre klimagassene karbondioksid (CO₂), metan (CH₄) og lystgass (N₂O) fordelt på ni sektorer i norske kommuner og fylker.

Svar:

Miljødirektoratet har byttet metodene, modellene, beregningene og tallene utfra hva de publiserte i betaversjonen i fjor. Nedenfor i kolonne «2018 tall for 2016», er tallene som ble publisert i fjor for 2016. I tabellen «2019 tall for 2016» ser en hvordan tallene er blitt justert utfra nye beregningsgrunnlag. Metodeendringene er gjort fordi de anses som forbedringer for statistikken. Nå som utviklingsfasen av klimagasstatistikken går over i drift, forventer man at det vil bli færre metodejusteringer som vil påvirke statistikken. Miljødirektoratet vil imidlertid fortsette å gjøre metodeforbedringer ved behov for å sikre at statistikken er best mulig. Dette er noe som vil medføre at tallgrunlaget kan forandres fra år til år.

At tallgrunlaget justeres gjør det umulig å sammenligne totaltallene og å lage sammenlignbare klimabudsjetter utfra originaltall fra 2005 som ikke lenger er de samme og en heller ikke har nytt tallgrunnlag for. Likevel er det viktig å se på reduksjoner eller økninger per sektor fra år til år for å kunne se om vi beveger oss i riktig retning. Selv om beregningsgrunlaget forandres så vil tallene også oppdateres for tidligere år tilbake til 2009.

Utslipp fra 2016 og 2017 for Kristiansand kommune

Sektor	2018 tall for 2016 (gamle tall)	2019 tall for 2016 (nye tall)	2019 tall for 2017
Industri, olje og gass	76500	76587	79004
Energiforsyning	62473	62 518	61316
Sjøfart	63346	63 347	54527
Annen mobil forbrenning	12914	14 117	44460
Veitrafikk	139973	41 227	36468
Oppvarming	6477	8 716	14491
Avfall og avløp	15520	15 527	13095
Luftfart	9490	9 488	9158
Jordbruk	1481	1 443	1471
Totalt	388 174	292 970	313 990

Økning/reduksjon fra i fjor per sektor (nye tall)

- 1) Industri, olje og gass: +3% (+ 2418 tonn CO2 ekv.).
- 2) Energiforsyning: - 2 % (- 1202 tonn CO2 ekv.).
- 3) Sjøfart: - 14 % (- 8820 tonn CO2 ekv.).
- 4) Annen mobil forbrenning: + 215 % (+ 30343 tonn CO2 ekv.).
- 5) Veitrafikk: - 12 % (- 4759 tonn CO2 ekv.).
- 6) Oppvarming: + 66% (+5775 tonn CO2ekv.).
- 7) Avfall og avløp: -16% (- 2432 tonn CO2 ekv.).
- 8) Luftfart: -3 % (- 330 tonn CO2 ekv.).
- 9) Jordbruk: +2 % (+ 28 tonn CO2 ekv.).

Sektorene som øker

Totalt 4 sektorer øker. De to sektorene som har hatt den største økningen er nummer 4) annen mobil forbrenning (avgiftsfri diesel til blant annet næringer som bygg og anlegg utenom industri og salg av elektrisitet, gass og varmtvannsforsyning i petroleumsstatistikken) og nummer 6) oppvarming (næringsbygg, og husholdninger fordelt på fossil oppvarming og vedfyring).

Hvorfor det helt konkret er en slik økning, er per i dag noe vanskelig å si med sikkerhet. Det kan være flere årsaker til økt utslipp. Ifølge Miljødirektoratet kan en eller flere videreforhandlere som holder til i Kristiansand kan ha økt sitt kvantum sammenlignet med året før. Det kan også være at flere salg har leveringsadresse til Kristiansand. SSB tar utgangspunkt i salg av petroleumsprodukter til fordelingen av hvor mye avgiftsfri diesel, fyringsolje og fyringsparafin som brukes i kommunen. Hvert salg innenfor disse produktene har en leveringsadresse og Miljødirektoratet kan ikke kontrollere om alle disse salgene er plassert på riktig kommune. Dette er spesielt relevant for energivarer solgt til videreforhandlere. Dette gjelder ofte salg fra depot rundt om i landet. Hvis salgene blir plassert på depoet, vil det kunne bli et stort forbruk av petroleumsprodukter i disse kommunene. Der dette forekommer er salgene blitt plassert i den kommunen videreforhandleren har registrert sin adresse. Dette vil også være misvisende, siden videreforhandlerne ofte selger petroleumsprodukter til andre kommuner enn der videreforhandlerens adresse er registrert. Det kan også skje at noen salg ikke har

leveringsadresse et år, mens neste år har de det. Dette er det foretakene selv som har ansvar for å fylle ut.

I tillegg har SSB gjort endringer i metodikken for energiregnskap- og balansen som benyttes for å beregne utslipp fra energivarer på nasjonalt nivå. Dette har bedret datagrunnlaget for utslippsberegningene for oppvarming, og kan forklare variasjonen i utslippstallene sammenlignet med betaversjonen som ble brukt i fjor.

Vi prøver også å få tak i tallgrunnlaget fra SSB for en del selskaper for å finne forklaringen på hvorfor enkelte sektorer øker, men per i dag har vi ikke mottatt denne infoen.

Sektorene industri, olje og gass har økt med 3% og jordbruk har økt med 2%.

Sektorer som har reduksjon i CO2 ekvivalenter

5 av de 9 sektorene viser en nedgang i CO2 ekvivalenter.

De største reduksjonene i CO2 utslipp kommer fra avfall og avløp (med -16%), sjøfart (med -14%) og veitrafikk med (-12%).

For veitrafikk ble det i fjor publisert tall fra Miljødirektoratet på 139973 CO2 ekvivalenter for 2016. I år ble disse tallene nedjustert for samme år (2016) til kun 41 227 – mindre enn 1/3 av tallet som ble opplyst i fjor. Dette gjør at totale utslipp for alle sektorer oppgitt for Kristiansand for 2016 ble redusert fra litt over 388000 til ca 293000 for samme år, mest pga at beregningsgrunnlaget for trafikk er endret og tallene blitt så mye redusert.

Det er en ny måte å måle utslipp på for veitrafikk. De fleste kommuner har lavere utslipp for veitrafikk med den nye modellen enn tidligere. En viktig årsak til dette er at det mangler en del kommunale veier i grunnlagsdataene i begge modellene. Når man bruker en bottom-up modell som er den nye modellen, vil det ikke bli beregnet utslipp fra kjøring på disse manglende veiene. Med SSBs top down-metodikk som ble brukt i fjor, vil disse utslippene istedenfor bli feilplassert på andre veier. Andre årsaker til at den nye modellen gir lavere utslipp er at utslipp fra mopeder og motorsykler, samt utslipp fra kaldstart mangler. Med tanke på nivå-forskjell mot betaversjonen, er det en utfordring at ikke alle kommunale og private veier inngår i trafikkgrunnlaget. Denne utfordringen var mindre synlig før, da en såkalt 'top-down'-metodikk ble benyttet.

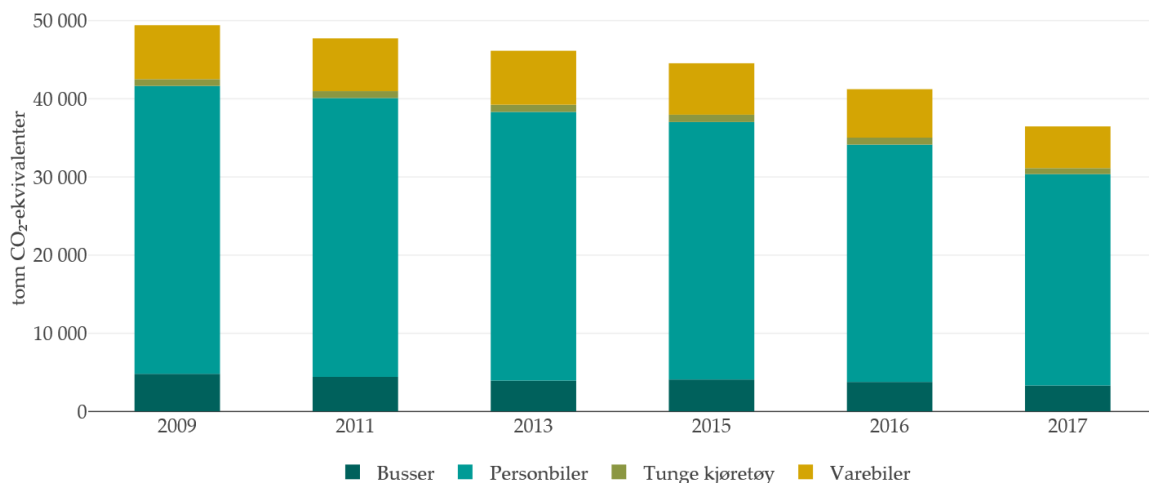
Men selv om metodikken er forandret og tallgrunnlaget ser veldig annerledes ut, så viser tallene at det er en klar nedgang i utslipp fra veitrafikk og det har også vært en nedgang flere år på rad.

En viktig årsak til dette er økt innblanding av biodrivstoff i bensin og diesel:

	2009	2011	2013	2015	2016	2017
Bidrivstoff i bensin	-	-	1%	1%	6%	6%
Biodrivstoff i diesel	5%	5%	5%	6%	12%	24%
Gjennomsnittlig bioinnblanding	3%	4%	4%	5%	10%	16%

En annen stor grunn er økt andel elbiler og hybridbiler som kjører på veiene i Kristiansand. I tillegg kan lokale tiltak som bompenger og forbedring av sykkelveiene ha bidratt til dette.

Utslipp fra veitrafikk i Kristiansand



Med vennlig hilsen

Harald Furre
Ordfører

Kopi: Bystyret