

Miljø og trafik



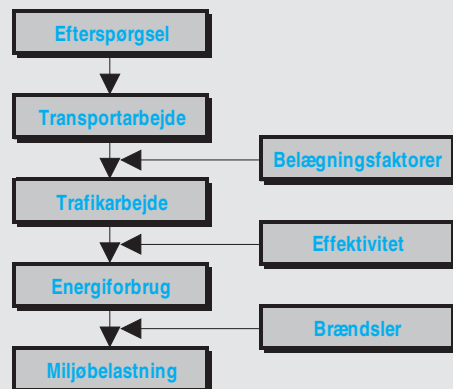
3. Miljø og trafik

Flere niveauer af miljøpåvirkning

Transport bidrager til belastning af miljøet på flere niveauer: støj- og lugtgener, landskabspåvirkning, færdselsårer som forhindrer dyrearter i at sprede sig, drivhuseffekt, partikelforurening, forsuring osv. Det følgende omhandler primært transportsektorens bidrag til presset på miljøet via luftforurening, men partikelforurening i byerne samt bagvedliggende statistik om transportens omfang og strukturelle sammensætning inddrages også

Transport og miljøbelastning.

Der er flere faktorer, der har indflydelse på sammenhængen mellem transport og miljø. Nogle af de mest overordnede er fremstillet i figuren til venstre. Valg af **brændsler** betyder fx noget for størrelsen af partikelforureningen, drivhuseffekten, forsuring og forurening med fx tungmetaller som bly. Størrelsen og arten af forureningen vil desuden afhænge af, om køretøjet bruger benzin, diesel, gas eller el som brændstof. **Effektiviteten** betyder noget for energi-forbruget. Er energieffektiviteten høj kræves mindre energi til at udføre samme mængde trafikarbejde. Og jo større **belægningen** er jo mere transportarbejde kan der udføres med det samme trafikarbejde.



3.1 Udledninger fra transportsektoren

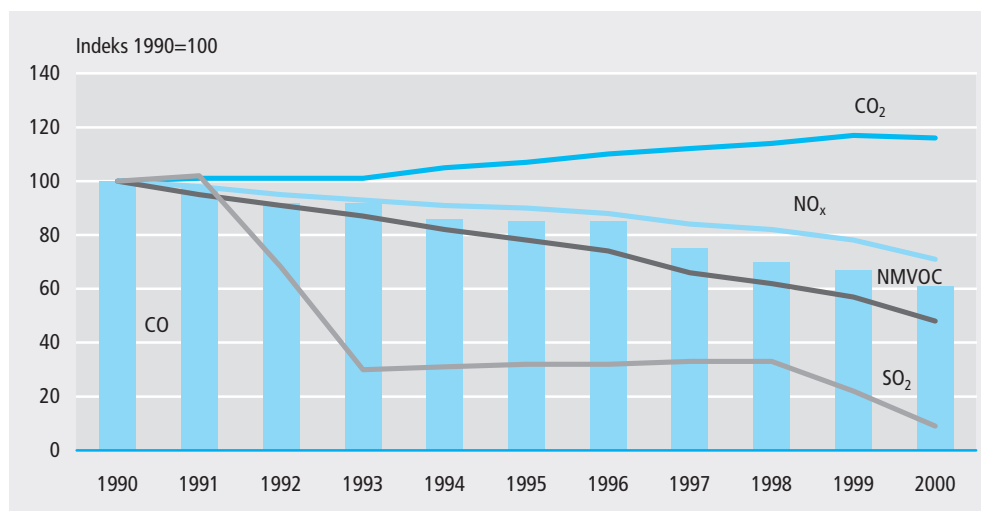
Fem udvalgte udledninger

I det følgende vil 5 udvalgte typer af udledninger blive gennemgået et efter et: Kuldi-oxid, svovldioxid, kvælstofilter og kulilter samt NMVOC (ikke metanholdige flygtige organiske forbindelser). I gennemgangen vil hele transportsektorens bidrag blive belyst.

Udledninger fra vejtrafikken

Men indledningsvis er vejtrafikens bidrag til de fem typer udledninger samlet i figur 3.1.1. Af denne figur fremgår det, at den mest markante reduktion i udledningen fra vejtrafikken er gennemført for svovldioxid, hvor der alene i perioden 1990 til 1993, var tale om et fald på omkring 70 pct. Dette skyldes bl. a. lovkravet om at anvende mere svovlfattig dieselolie. Det samlede fald i udledningen af svovldioxid fra vejtrafikken fra 1990 til 1999, har været på næsten 80 pct.

Figur 3.1.1 Udledning af stoffer fra vejtrafikken

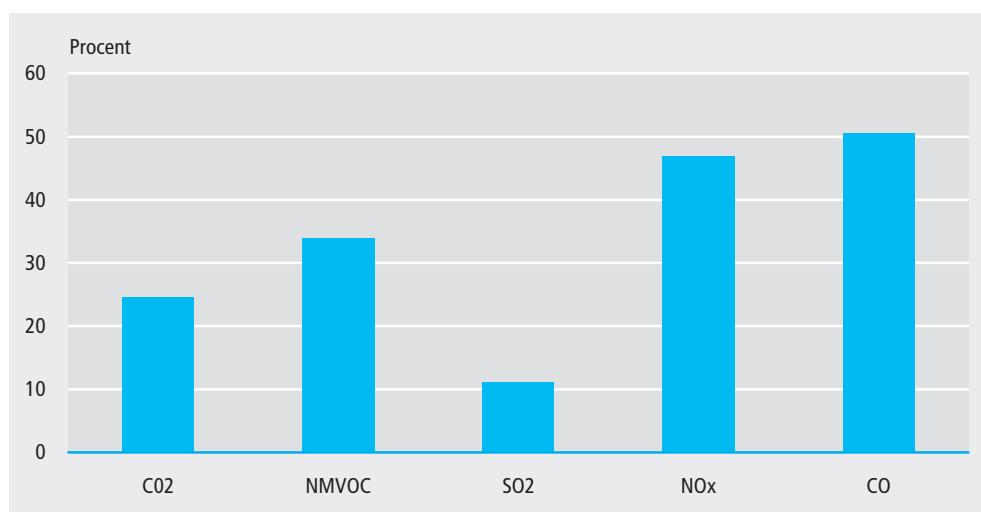


Kilde: Corinair-databasen, DMU.

Det er ikke kun transportsektoren, der bidrager til de fem typer af udledninger

Flere andre typer af samfundsmæssig aktivitet, fx indenfor produktion og el-forsyning bidrager til ovennævnte type af forurening. Transportens andel af den samlede udledning af forskellige stoffer udgør således kun en andel af den samlede udledning. Og der er forskel på, hvor stor denne andel er, alt efter hvilken udledningstype der fokuseres på.

Figur 3.1.2 Transportens andel af samtlige udledninger. 2000



Kilde: Corinair-databasen, DMU.

Transport bidrager med halvdelen af CO- og omkring 10 pct. af SO₂-udslippet

Af figur 3.1.2 ses det, at transportområdets andel af de samlede udledninger i 1999, er størst for kulilte og mindst for svovldioxid. Det skal dog bemærkes, at andelen ikke siger noget om den absolutte udledning i tons. Fx er udledningen af kuldioxid den største rent mængdemæssigt. Og endelig siger udledningsmængden alene jo heller intet om den relative skadesvirkning på miljøet.

CO₂-udledningen fra transportsektoren

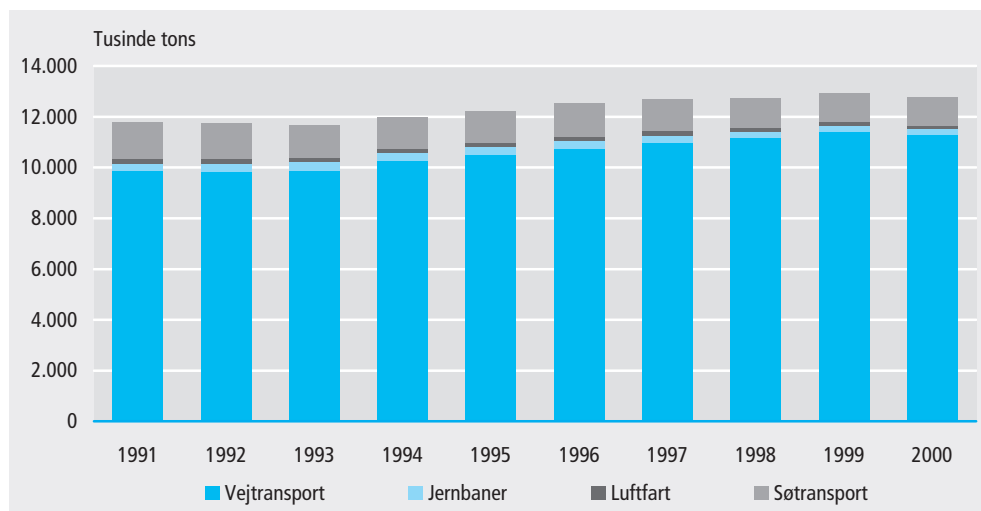
Stigning i CO₂-udslip

Udslip af kuldioxid fra transportsektoren er steget fra 22 pct. af det samlede kuldioxidudslip i 1991 til 29 pct. i 2000. Det er vejtransporten, der bidrager til den største del af udslippet af kuldioxid fra transportsektoren. Udslip af kuldioxid fra vejtransporten er steget 20 pct. fra 1991 til 2000.

*Udslip fra biler,
tog, fly og skibe*

Personbiltransporten dækker den største andel af udslippet fra vejtransporten. Denne andel er steget fra 57 pct. i 1991 til 58 pct. i 2000. Udslip fra jernbanetransporten bidrager i 2000 kun med 2 pct. af det samlede udslip fra transportsektoren og er faldet 25 pct. fra 1991 til 2000. Lufttransporten bidrager i 2000 med 1 pct. af det samlede udslip fra transportsektoren, og udslip af kuldioxid fra lufttransporten er faldet 22 pct. fra 1991 til 2000. Søtransporten bidrager i 2000 med ca. 7 pct. af det samlede udslip af kuldioxid fra transportsektoren, og udslip fra søtransporten er faldet 22 pct. siden 2000.

Figur 3.1.3 CO₂-udslip fra transportsektoren



Kilde: DMU.

*CO₂-udslip fra
transportsektoren*

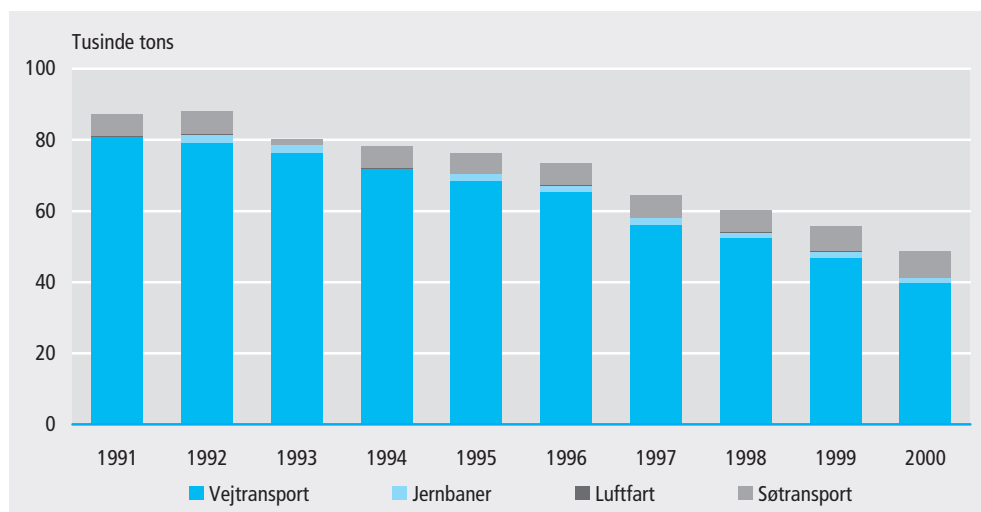
Det totale udslip af kuldioxid fra transportsektoren er steget fra 11,8 mio. tons i 1991 til 12,8 mio. tons i 2000. Stigningen kan udelukkende tilskrives udslip fra vejtransport, der i 2000 udgør 88 pct. af det samlede udslip fra transportsektoren.

NMVOC-udledningen fra transportsektoren

*Udslip af
NMVOC*

Transportsektorens udslip af NMVOC er faldet fra 87.000 tons i 1991 til 49.000 tons i 2000, svarende til et fald på 44 pct. Reduktionen i udslip af NMVOC skyldes bl.a. udskiftningen af bilparken mod mere miljøvenlige biler. Søtransportens udslip udgør 14 pct. af det samlede udslip fra transportsektoren.

Figur 3.1.4 Udslip af NMVOC fra transportsektoren



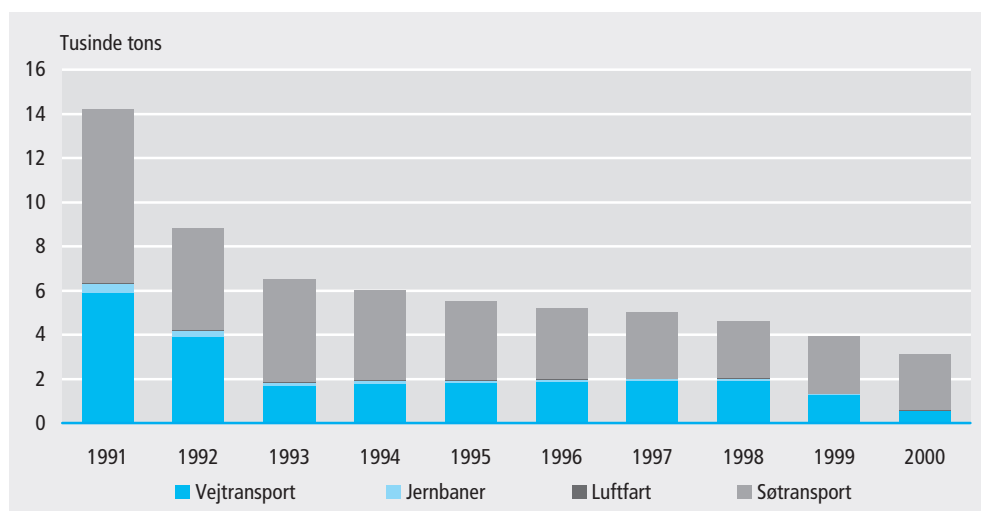
Kilde: DMU.

SO₂-udledningen fra transportsektoren

*Fald i udslip
af SO₂*

Svovldioxidudslip fra transportsektoren er faldet 78 pct. fra 1991 til 2000. Det totale udslip af svovldioxid fra transportsektoren er faldet fra 14.200 tons i 1991 til 3.100 tons i 2000. Det er hovedsageligt den indenlandske søtransport, der bidrager til udslip i 2000. Udslippet fra søtransporten er næsten fem gange så stort som fra vejtransporten. Årsagen til det store fald i det samlede udslip fra transportsektoren skyldes bl. a., at det meste svovl i dieselolie er fjernet. Søtransporten bruger derimod i høj grad fuelolie, som stadig indeholder en del svovl.

Figur 3.1.5 SO₂-udslip fra transportsektoren



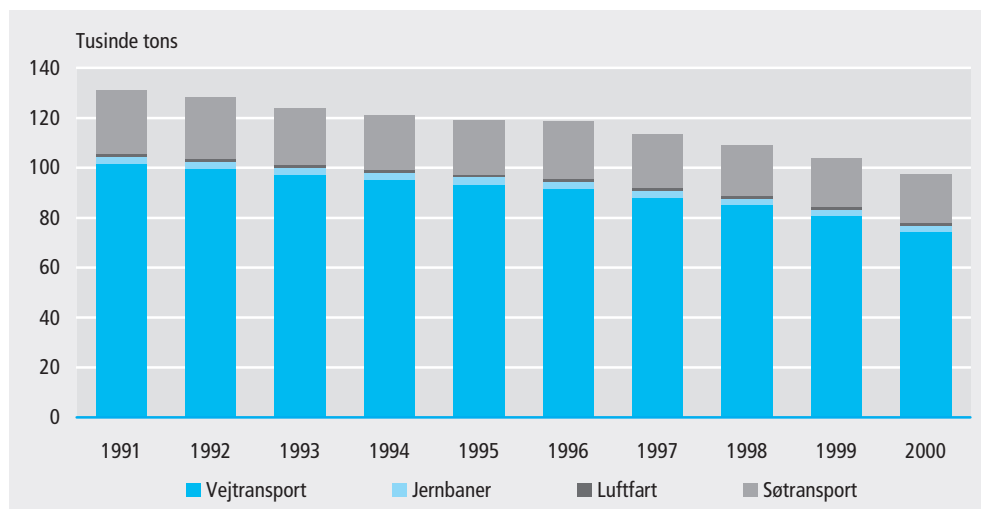
Kilde: DMU.

NO_x-udledningen fra transportsektoren

*Fald i udslip af
kvælstofilter*

Udslip af kvælstofilter fra transportsektoren er faldet 26 pct. fra 1991 til 2000 til ialt 97.000 tons. Det er vejtransporten, der bidrager med den største andel, nemlig 77 pct. af det totale udslip i 2000. Personbiler, større lastvogne og busser bidrager med hovedparten af udslippet af kvælstofilter fra vejtransporten. Faldet i udslip fra personbiler skyldes, at stadig flere biler udstyres med katalysator. Af andre transportformer er det kun indenlandsk søtransport, der bidrager væsentligt til udslippet. Den indenlandske søtransports andel af det samlede udslip fra transportsektoren er steget fra 19 pct. i 1991 til 20 pct. i 2000.

Figur 3.1.6 NO_x-udslip fra transportsektoren



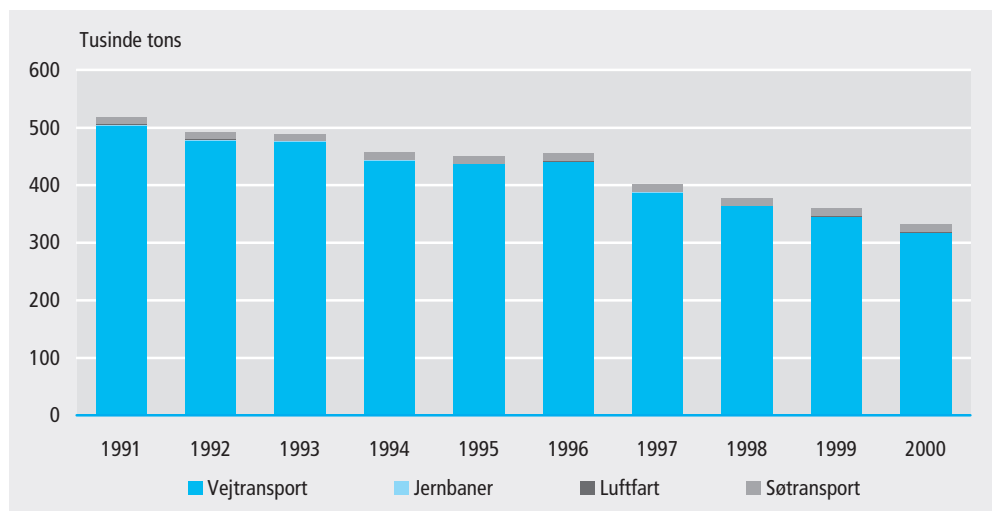
Kilde: DMU.

CO-udledningen fra transportsektoren

Fald på 36 pct.

Udslip af kulilte fra hele transportsektoren er faldet 36 pct. fra 1991 til 2000. Der er vejtransporten, der bidrager til langt den væsentligste del af udslippet af kulilte, nemlig 96 pct. af det samlede udslip fra transportsektoren. Herunder er det personbiltransporten, der bidrager til hovedparten af udslippet af kulilte. De andre transportformer har beskedne bidrag til udslippet af kulilte. Det er udslippet fra søfart, der tegner sig for den næststørste andel, nemlig 4 pct. Denne andel har været stigende i perioden.

Figur 3.1.7 CO-udslip fra transportsektoren



Kilde: DMU.

CO udslip fra transportsektoren

Udslip af kulilte fra transportsektoren er faldet fra 518.000 tons i 1991 til 331.000 tons i 2000. Det store fald hænger formentlig sammen med en udskiftning af bilparken med nye biltyper, som forurener mindre.

3.2 Luftforureningen i byer

Forureningskilder

Luften i byernes gader forurenes med en række stoffer fra forskellige kilder, trafik, rumopvarmning, industri samt fra kraftværkernes produktion af el og varme. I byerne er luftens indhold af forurenede stoffer høj, fordi mennesker og mange aktiviteter er koncentreret i og omkring byerne. Luftforureningen måles i byerne København, Ålborg og Odense. Der måles for stofferne kvælstofdioxid (NO_2), bly (Pb) og partikler (PM10).

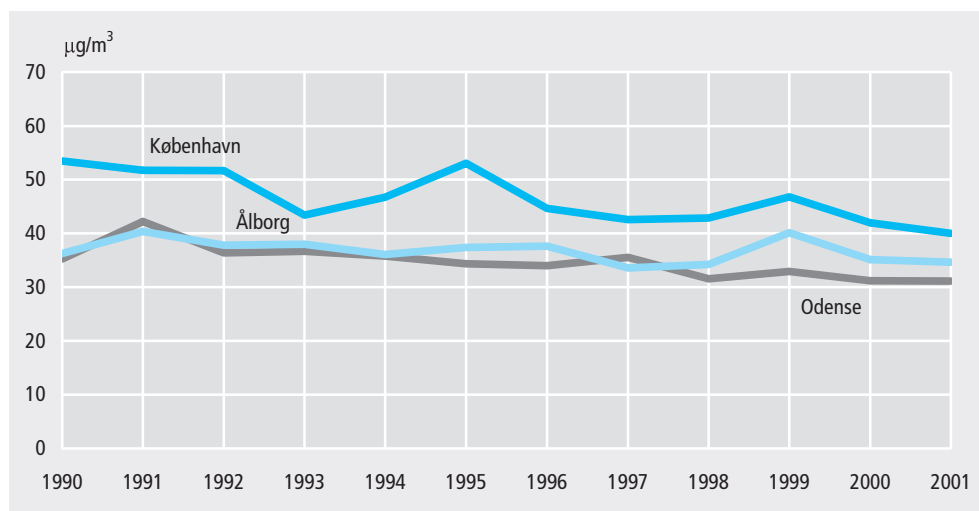
Luftforurening varierer over tid

Trafikbelastningen varierer i løbet af dagen, og luftforureningen har derfor en døgnrytme. For andre kilder varierer belastningen over året, hvilket fx gælder for rumopvarmning. Luftforureningen afhænger også af meteorologiske forhold og forureningen varierer over tid. Denne statistik indeholder data for årsrytmen samt udviklingen i luftforureningen fra 1990 til 2001.

Kvælstofdioxid

Luftens indhold af kvælstofdioxid har haft en faldende tendens i København fra 1990 til 2001, og årsgennemsnitsværdien er faldet med 25 pct. over perioden. Niveauet for luftens indhold af kvælstofdioxid er stadig højere i København end i Ålborg og Odense, selv om koncentrationen i både Ålborg og Odense stort set har været uændret siden 1990. Gennemsnittet for luftens indhold af kvælstofdioxid er i 2001 på $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (milliardtedel gram pr. kubikmeter) i København, $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ i Ålborg og $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$ i Odense.

Figur 3.2.1 Udvikling i koncentrationen af kvælstofdioxid



Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser. Afdeling for Atmosfærisk Miljø.

Variation i målingerne

Luftens indhold af kvælstofdioxid varierer over året, og koncentrationen er størst i forårs- og efterårsmånederne. Variationen fra år til år kan skyldes forskellige meteorologiske forhold eller ændringer i de lokale forhold. Fx var målingerne i København afbrudt fire sommermåneder i 1995 på grund af vejarbejde.

Kvælstofilte (NO) fra trafikens udstødning reagerer med ozon (O_3) og omdannes til kvælstofdioxid (NO_2). Denne proces kræver bestemte meteorologiske forhold. Disse forhold varierer i løbet af året. Da koncentrationen af kvælstofilte i luften i byområderne generelt er højere end koncentrationen af ozon, bestemmes koncentrationen af kvælstofdioxid af koncentrationen af ozon nær jordoverfladen.

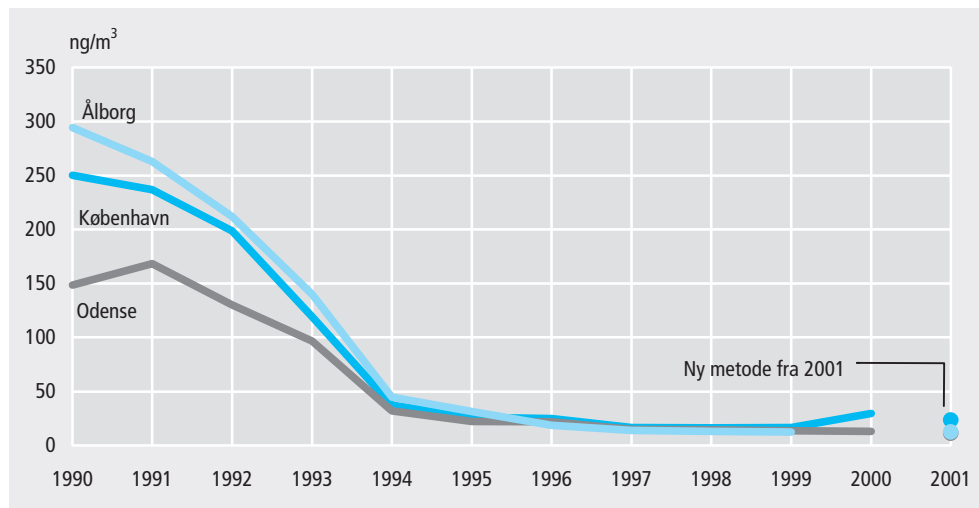
Svovldioxid

Der er sket et markant fald i luftens indhold af svovldioxid i både København, Ålborg og Odense frem til 1997. Koncentrationerne er herefter blevet så lave, at der næppe er nogle sundhedsmæssige effekter af restindholdet af svovldioxid i luften og derfor er disse målinger udgået. Da det fortsat er væsentligt at følge niveauet af svovlindholdet i gadeluften har Danmarks Miljøundersøgelser fra år 2000 indført en ny målemetode, som tager specielt sigte på at påvise kortvarige høje koncentrationer af svovldioxidindholdet. Dette er alene indført i Ålborgs gader.

Bly

Luftens indhold af bly er faldet meget siden 1990 i København, Ålborg og Odense. Luftens indhold af bly fra 1990 til 2001 er faldet med 91 pct. i København, 92 pct. i Odense og i Ålborg 96 pct. I 2001 lå gennemsnittet for luftens indhold af bly på omkring 23 ng/m^3 i København, 11 ng/m^3 i Odense og 13 ng/m^3 i Ålborg. Faldet i luftens indhold af bly fra 1990 til 1994 skyldes et mindsket salg af blyholdig benzin pga. udfasningen af blyholdig benzin i Danmark.

Figur 3.2.2 Udvikling i koncentrationen af bly



Anm. Der blev ikke foretaget målinger i Ålborg i 2000.

Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser. Afdeling for Atmosfærisk Miljø.

Ny metode til partikelmåling

Partikler samt partikulært svovl og bly er tidligere blevet målt med metoden "Total Suspended Particles", men måles nu med PM10. TSP omfatter målinger af alle partikler, som suges ind i prøvetageren. I praksis er afskærmingsdiameteren her ca. 25 μm . Den nye målemetode, PM10 er indført med nye grænseværdier, som EU har vedtaget; dvs. kun partikler mindre end 10 μm måles. På gadestationerne i byerne er målinger med PM10 ca. 30 pct. mindre end TSP. Da både svovl og bly især findes på små partikler er ændringen kun af mindre betydning for disse stoffer.

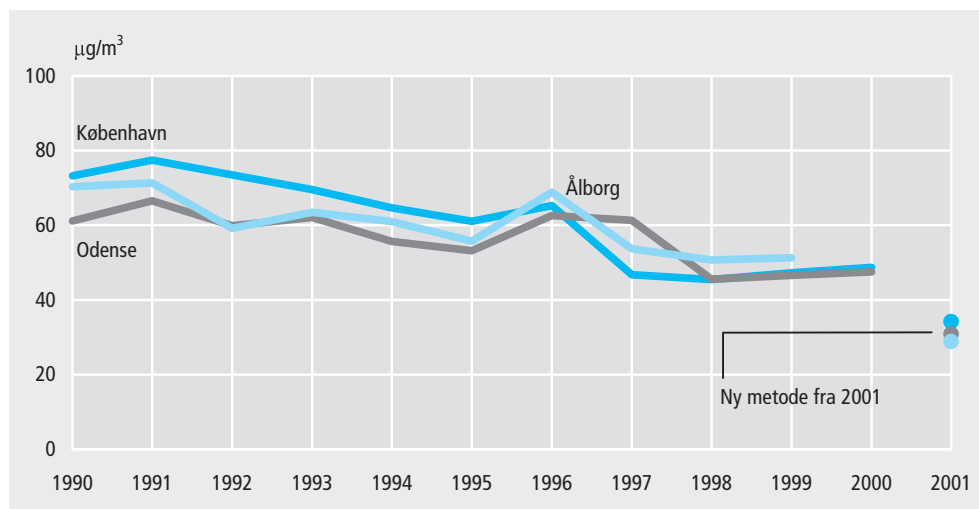
Partikler

Luftens indhold af partikler har haft en faldende tendens fra 1990 til 2001 i både København, Ålborg og Odense. For Ålborg og Odense har forløbet været mere svingende end for København. Over perioden 1990 til 2001 er gennemsnittet for luftens indhold af partikler faldet med 53 pct. i København, 22 pct. i Odense og 59 pct. i Ålborg. Koncentrationen af partikler i luften er i gennemsnit i 2001 på 34 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i København, 48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i Odense og 29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i Ålborg.

Variation over året

Vejtrafikken er en af de væsentligste kilder til partikulær forurening. Luftens indhold af partikler i de tre byer svinger meget i løbet af året.

Figur 3.2.3 Udvikling i koncentrationen af partikler



Anm. Der blev ikke foretaget målinger i Ålborg i 2000.

Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser. Afdeling for Atmosfærisk Miljø.

3.3. Bilparken

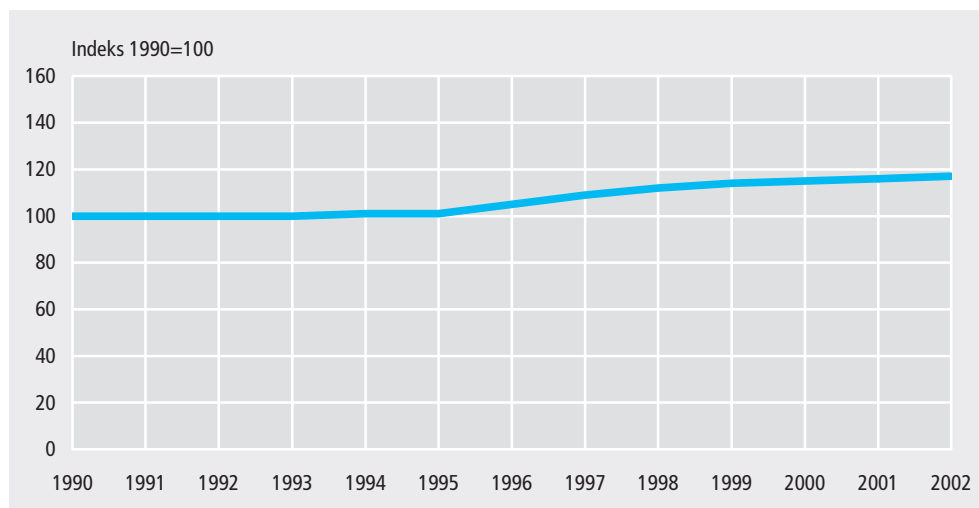
Antal personbiler

*16 pct. stigning
i antallet af
personbiler*

Der er primo 2001 registreret 1.854.000 personbiler, hvilket er 16 pct. eller 256.000 flere end i 1990, hvor der var registreret 1.598.000 personbiler. 96 pct. af personbilerne er benzindrevne, og 4 pct. er dieseleldrevne.

Figur 3.3.1

Bestanden af personbiler

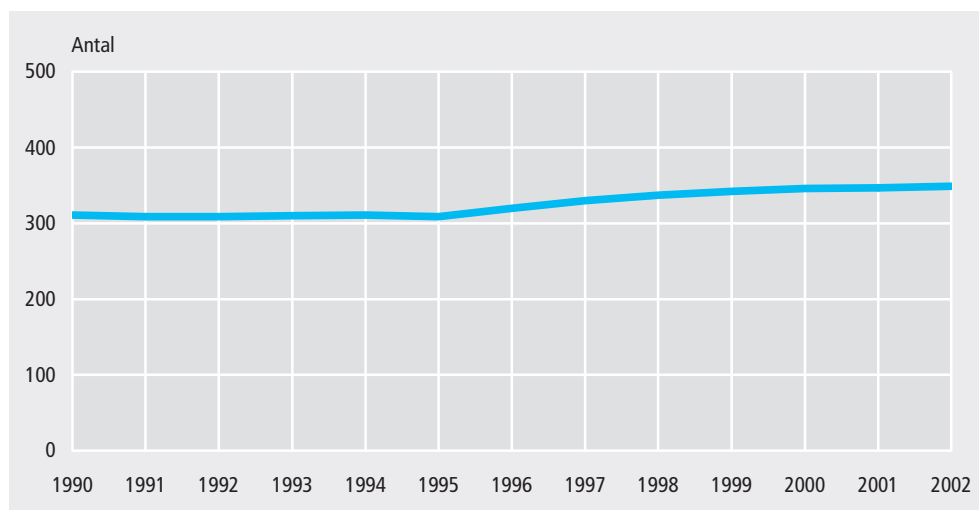


*Bilparkens
relative
størrelse*

Et lands bilpark er afhængig af befolkningens størrelse. Korrigeres bilparken for dette forhold ses det, at bilparken er steget fra 311 personbiler pr. 1.000 indbyggere i 1990 til 347 i 2001, hvilket svarer til en stigning på 12 pct.

Figur 3.3.2

Antal personbiler pr. 1.000 indbyggere



Bilparkens alder

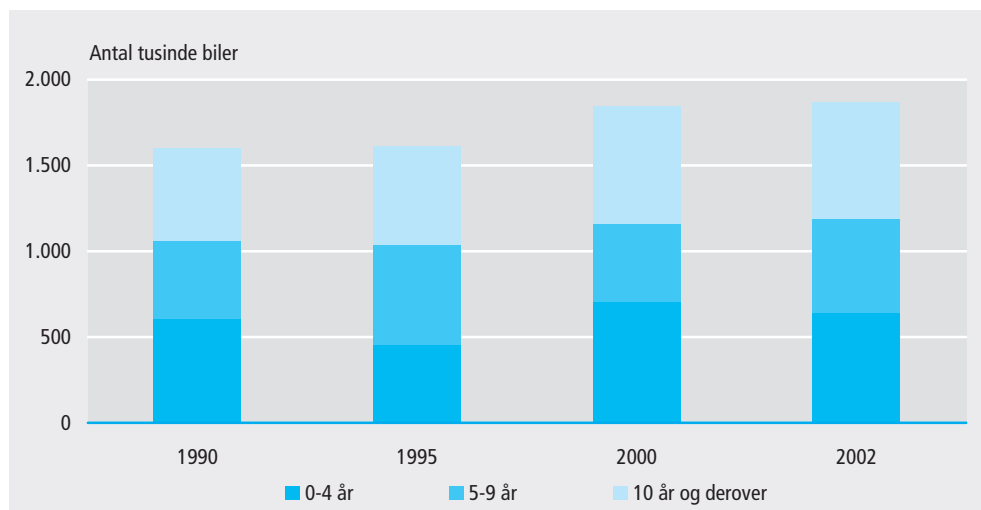
*Lille stigning i
andelen af
ældre biler*

Aldersfordelingen for personbilparken 2001, er ikke særligt forskellig fra aldersfordelingen i 1990. Der er dog en lille stigning i bestanden af ældre biler, der er 10 år og derover, fra 34 pct. i 1990 til 36 pct. i 2001.

I 2001 er 37 pct. af personbilerne under 5 år, mens 27 pct. er mellem 5 og 9 år.

Der har gennem perioden været tale om forskydninger i aldersfordelingen, hvor der i 1995 var tale om en lavere andel nyere biler i alderen 0 til 4 år og en større andel af biler i alderen 5 til 9 år end både i 1990 og i 2001.

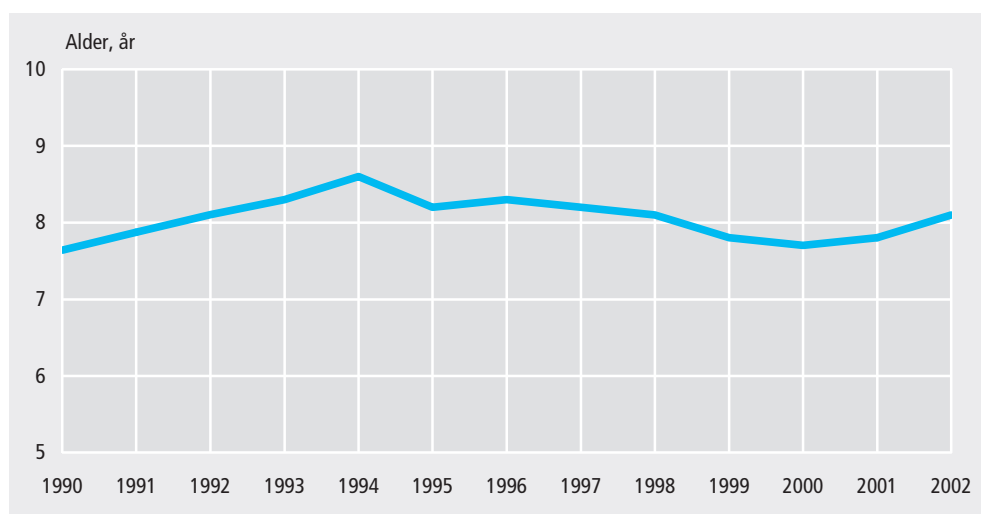
Figur 3.3.3 Aldersfordeling for personbilparken pr. 1. januar



Gennemsnitsalder
på 7,6 år i 2001

Gennemsnitsalderen for personbilsbestanden i 2001 er på 7,8 år mod 7,6 år i 1990. Der har dog været tale om udsving i perioden, hvor gennemsnitsalderen steg kontinuerligt fra 1990 til 1994 med en top på 8,6 år i 1994.

Figur 3.3.4 Gennemsnitsalder af personbilparken pr. 1. januar



Anm. Gennemsnitsalderen for 1990 til 1992 er estimeret ud fra aldersfordelingen for personbilparken, fra 1993 og frem er denne baseret på data for den enkelte bil.

Afgifter på transport og benzin

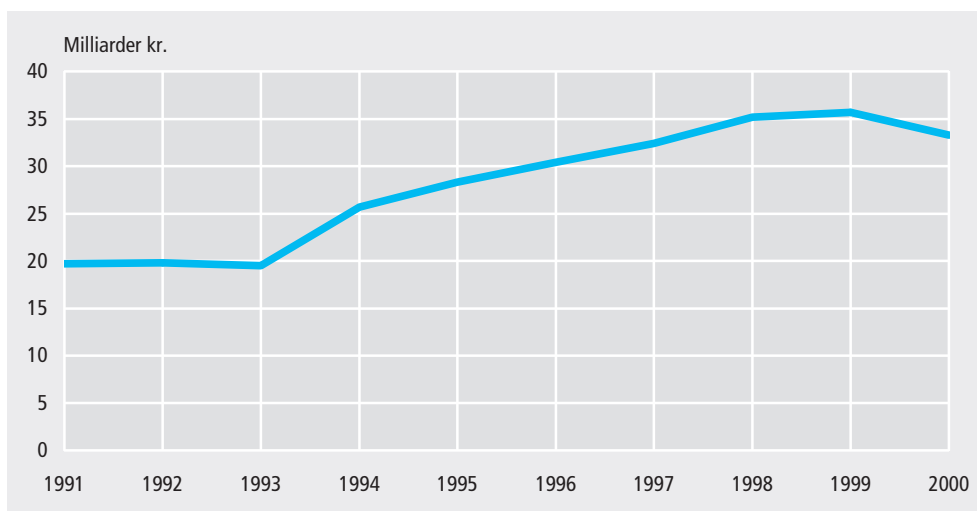
Stigning i trans-
portafgifterne

De samlede afgifter på transport og benzin er steget fra 20 mia. kr. i 1991 til 33 mia. kr. i 2000, hvilket svarer til en stigning på næsten 70 pct.

Transport og benzinafgifterne i 2000 fordeler sig hovedsageligt på vægtafgifter med 21 pct., registreringsafgifter 42 pct., og benzinafgifter 30 pct.

De resterende afgifter består af ansvarsforsikringer, nummerpladesalg, passagerafgifter samt dækafgifter.

Figur 3.3.5 Afgifter på transport og benzin

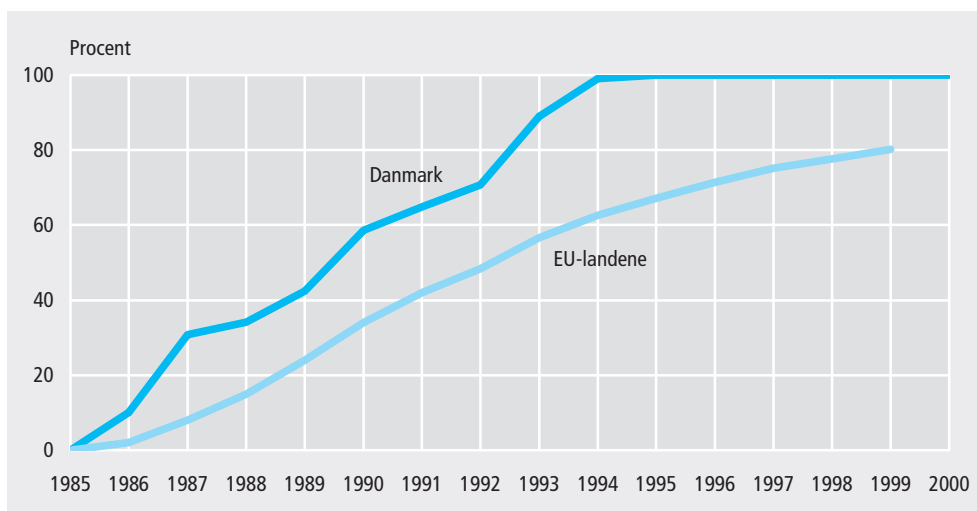


Salgsandelen af blyfri benzin

Blyholdig benzin blev udfaset i 1994

Siden 1985 har folkettinget vedtaget afgiftslettelser for salget af blyfri benzin for at fremme udfasningen af blyholdig benzin. I 1994 blev der ikke længere solgt blyholdig benzin i Danmark. Den blyholdige benzin er dermed fuldstændigt udfaset i 1994.

Figur 3.3.6 Salgsandelen af blyfri benzin



Kilde: Miljøstyrelsen og Eurostat, EEA

EU-målsætning

På det europæiske plan har der i forbindelse med det såkaldte Auto-olie program, været et krav om, (EU-direktiv 98/70/EC vedr. målsætninger for salg af benzin) at der ikke må sælges blyholdig benzin, og det er målet, at salget af blyholdig benzin er i Europa fuldstændigt udfaset i 2005.

Hurtigere udfasning i Danmark end EU-gennemsnittet

Sammenlignes salgsandelen af blyfri benzin i Danmark med gennemsnitsandelen i EU, ses det at Danmark har været hurtigere til at udfase den blyholdige benzin end gennemsnittet for EU-landene, hvor salgsandelen af den blyfri motorbenzin er oppe på 80 pct. i 1999.

3.4 Privat og offentlig transport

Relativ fordyrelse af offentlig transport

I de sidste 20 år har prisudviklingen for privat biltransport kontra offentlig transport bevæget sig i retning af en relativ fordyrelse af at benytte offentlig transport, især hvad angår bustransport.

Bil- og bustransport

I perioden fra 1990 til 2000 har realprisen for bilbenyttelse været nogenlunde på samme niveau som i 1980. Realprisen for bustransport har i perioden 1990 til 2000 befundet sig på ca. halvdanden gang så højt et niveau i som i 1980, dog med et lille fald i 1997 som følge af HT-takstnedsættelser

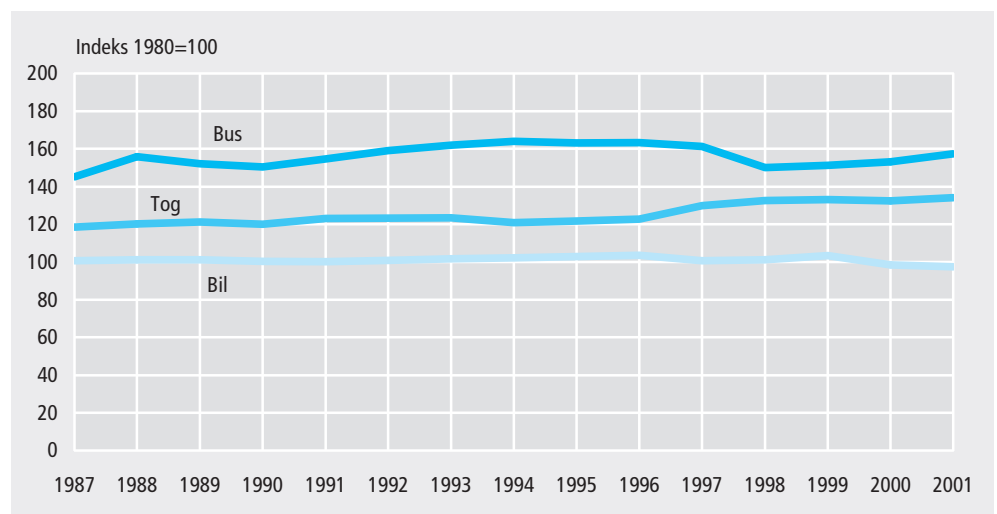
Togtransport

For togtransport har realprisstigningen været på ca. 33 pct. fra 1980 til 2000.

I perioden 1990 til 1996 realprisudviklingen for togtransport været på nogenlunde det samme niveau og er derefter steget 8 pct. frem til 2000.

Figur 3.4.1

Realprisudviklingen for forskellige transportformer

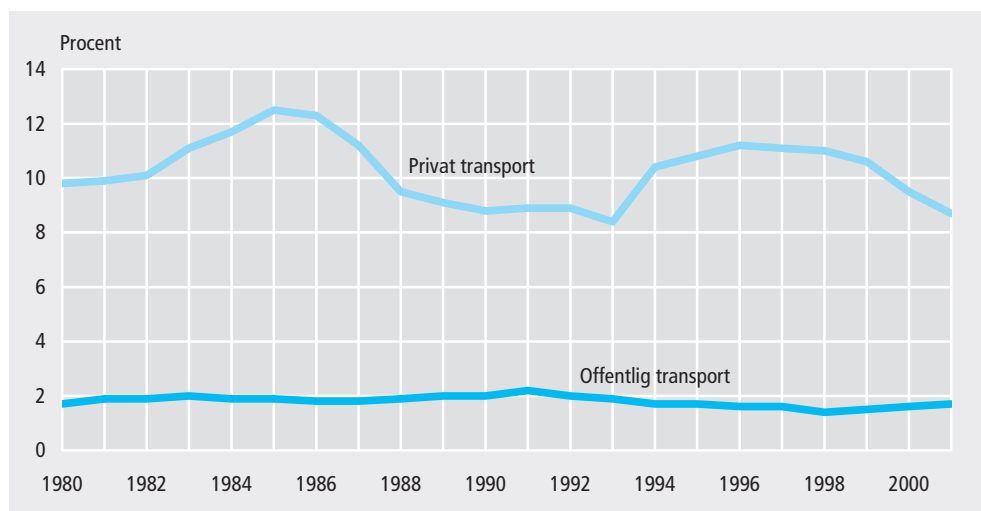


Husholdningernes transportudgifter

Husholdningernes samlede udgifter til transport afspejler både ændringer i indkomster, konjunkturer, ændringer i livsstilmønstre, samt priser på transportydelser. Husholdningernes udgifter til transport består hovedsageligt af udgifter til privat transport. Udgifterne til offentlig transport udgør kun en beskedent andel af husholdningernes budget.

I perioden 1980 til 2000 har husholdningernes udgifter til privat transport ligget omkring 10 pct., mens udgifterne til offentlig transport har ligget omkring 2 pct.

Figur 3.4.2 Husholdningernes udgifter til transport



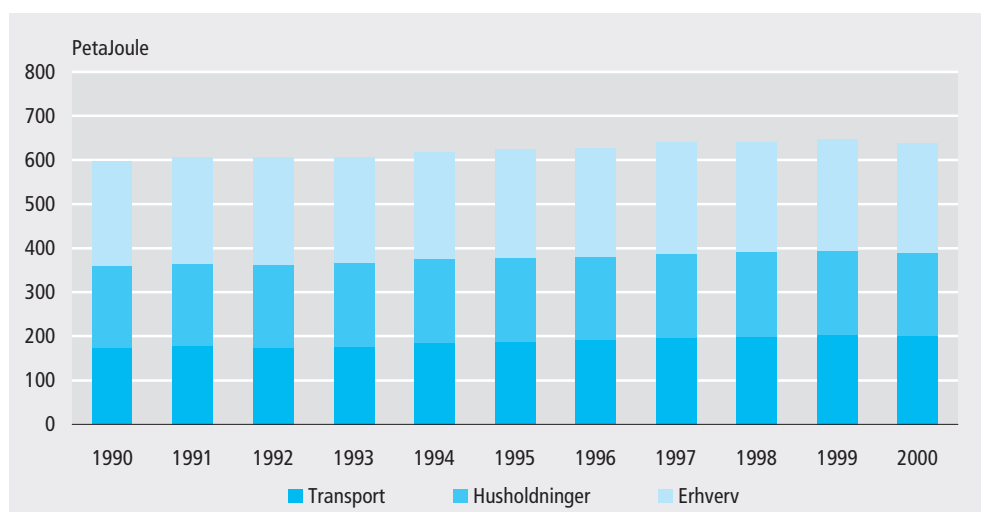
3.5 Energiforbruget på transportområdet

Stigende andel

Sammenlignes transportens energiforbrug med energiforbruget i husholdninger og erhverv 1990 til 2000, viser det sig, at transportens andel er steget svagt, mens erhvervenes andel har været konstant, og husholdningernes er faldet, jf. figur 3.5.1. Transportens andel er steget fra 29 pct. i 1990 til 31 pct. i 2000. Fra 1990 til 2000 steg transportens samlede energiforbrug med 15 pct.

Figur 3.5.1

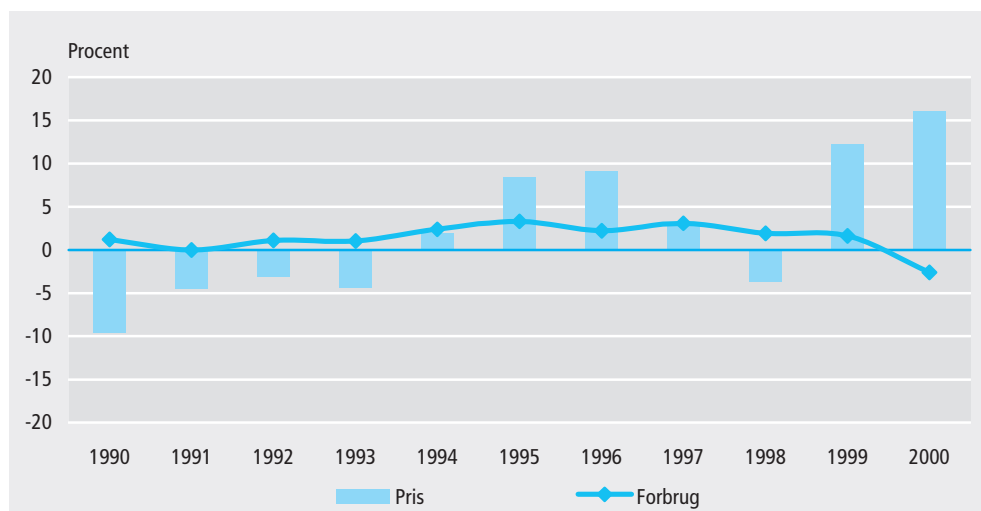
Endeligt energiforbrug efter formål, klimakorrigeret



Kilde: Energistyrelsen.

Figur 3.5.2 viser, at der ikke altid er en sammenhæng mellem forbruget af motorbenzin og udviklingen i prisen. De store prisstigninger i 1999 og 2000 har dog medført et fald i forbruget i 2000.

Figur 3.5.2 Ændring i pris og forbrug af motorbenzin



Kilde: Energistyrelsen og Danmarks Statistik.

Stigning i vejtransportens energiforbrug

Vejtransporten står for det største energiforbrug og udgjorde 77 pct. i år 2000. Luftfartens andel har været stigende i perioden grundet vækst i udenrigsluftfarten. Jernbanetransportens og indenrigs søtransportens andel har derimod været faldende i perioden.

Tabel 3.5.1 Endeligt energiforbrug til transportsektoren

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	PJ										
I alt	174,5	176,9	174,9	177,2	184,3	188,2	192,4	195,3	198,4	202,5	200,8
Vejtransport	134,2	135,1	134,8	135,4	140,8	143,5	146,8	150,3	152,9	156,5	155,3
Jernbanetransport	4,8	4,8	5,0	5,2	4,9	5,0	5,0	5,0	4,5	4,4	4,3
Luftfart	27,5	25,4	26,2	25,7	28,0	28,7	30,2	30,9	32,8	34,3	34,8
Indenrigs søtransport	6,3	7,6	6,9	7,6	7,2	7,6	7,9	6,9	5,5	4,8	4,9
Forsvarets transport	1,6	3,9	1,9	3,3	3,5	3,4	2,4	2,3	2,8	2,5	1,5

Kilde: Energistyrelsen.

Vejtransport

Energiforbruget til vejtransporten er hovedsageligt fordelt på motorbenzin og gas/dieselolie med andelen 55 pct. for benzin og 44 pct. i 2000 for gas/dieselolie. Disse andele har været konstante i perioden 1990 til 2000.

Tabel 3.5.2 Endeligt energiforbrug til vejtransport

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	PJ										
I alt	134,2	135,1	134,8	135,4	140,8	143,5	146,8	150,3	152,9	156,5	155,3
Motorbenzin ¹	75,1	75,1	76,0	76,7	78,5	81,1	82,8	85,4	87,0	88,4	86,1
Gas/dieselolie ¹	58,2	59,5	58,5	58,3	61,9	62,2	63,8	64,6	65,4	67,7	68,7
LPG	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,1	0,1	0,2	0,4	0,4	0,5
Petroleum	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0

¹ Korrigeret for grænsehandel.

Kilde: Energistyrelsen.

Jernbane-transport

I tabel 3.5.3 kan det ses, at jernbanetransportens energiforbrug har ligget nogenlunde konstant i perioden 1990 til 1997. Fra 1997 til 2000 er energiforbruget faldet 14 pct. Faldet dækker over, at den indkøbte diesel er faldet 18 pct. fra 1997 til 1998. Dette kan til dels tilskrives tæring på oparbejdede lagre.

Tabel 3.5.3 Endeligt energiforbrug til jernbanetransport

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	PJ										
I alt	4,8	4,8	5,0	5,2	4,9	5,0	5,0	5,0	4,5	4,4	4,3
Gas/dieselolie	4,0	4,1	4,3	4,5	4,1	4,1	4,1	4,0	3,3	3,1	3,1
El	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,2	1,2	1,3

Kilde: Energistyrelsen.

Lufttransport Som det fremgår af tabel 3.5.4, udgør indenrigsfarten 6 pct. af den samlede lufttransport i 2000, hvor den i 1990 udgjorde 10 pct. Det er især efter åbningen af Storebæltsbroen i 1997, at energiforbruget til indenrigsflyvning falder.

Bortset fra et fald i 1991 steg udenrigsfarten jævnt i hele perioden. Energiforbruget til udenrigsfart steg 32 pct. fra 1990 til 2000.

Der anvendes stort set kun jetbrændstof (JP1) i flytrafikken.

Tabel 3.5.4 Endeligt energiforbrug til lufttransport

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	PJ										
I alt	27,5	25,4	26,2	25,7	28,0	28,7	30,2	30,9	32,8	34,3	34,8
Heraf til:											
Indenrigsfart ¹	2,7	2,5	2,5	2,4	2,4	2,6	2,7	2,7	2,4	2,3	2,0
Udenrigsfart	24,8	22,9	23,7	23,3	25,6	26,1	27,6	28,2	30,3	32,1	32,8
Fordelt på:											
JP1	27,3	25,3	26,1	25,5	27,8	28,5	30,1	30,7	32,6	34,1	34,7
Andet ²	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2

¹ Ekskl. militærfly.² Flyvebenzin, motorbenzin og petroleum.

Kilde: Energistyrelsen.

Fald i energiforbrug efter Storebæltsbro Fra 1994 til 1996 har der for indenrigs søtransporten været en stigning i forbruget af gas/dieselolie på 36 pct., hvilket skyldes indsættelse af hurtigfærger (Cat-link og Molslinien). I 1997 er der et fald i det samlede energiforbrug på 13 pct. i forbindelse med, at jernbanefærgerne over Storebælt indstiller driften, og midt i 1998, da bilfærgedriften også indstilles, ses et yderligere fald på 20 pct.

Omfordeling af brændselstype Fra 1991 til 1996 skete der en omfordeling af brændselstype. Det samlede energiforbrug til søtransport steg 4 pct., hvilket dækker over et fald i forbruget af fuelolie på 72 pct., og en stigning i gas/dieselolie forbruget på 106 pct. i samme periode. Fra 1997 til 2000 skete den modsatte tendens. Nogle færger gik væk fra at bruge gas/dieselolie til igen at bruge fuelolie.

Tabel 3.5.5 Endeligt energiforbrug til indenrigs¹ søtransport

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	PJ										
I alt ²	6,3	7,6	6,9	7,6	7,2	7,6	7,9	6,9	5,5	4,8	4,9
Gas/dieselolie	2,8	3,3	3,5	5,0	5,0	6,0	6,8	5,9	4,1	3,4	3,4
Fuelolie	3,6	4,3	3,4	2,7	2,2	1,6	1,2	1,0	1,3	1,4	1,5

¹ Kun transport mellem to danske havne.² Ekskl. fiskeri.

Kilde: Energistyrelsen.

