

LUFTFART & KLIMA

MARS 2018



CO₂-UTSLIPP FRA LUFTFARTEN

5%

Samlede klimagassutslipp i Norge i 2016 var 53,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Utslippene fra alt flydrivstoff solgt i Norge var 2,7 mill tonn, som tilsvarer om lag 5 % av norske utslipp

1,2
millioner tonn

Av dette utgjorde klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart 1,2 mill tonn, eller 2,25 % av samlede utslipp

1,5
millioner tonn

Klimagassutslippene fra utenrikstrafikken (dvs fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet) utgjorde 1,5 mill tonn



Samlede CO₂-utslipp fra global luftfart var i 2016 811 millioner tonn. Dette er om lag 2% av globale CO₂-utslipp (kilde: IATA)



I tillegg kommer effekten av at deler av utslippene skjer i høye luftlag, noe som betyr at klimaeffekten blir noe høyere. CICERO anslår en tilleggsfaktor på 0,8-2,5, med et modellgjennomsnitt på 1,8



Avinor økte i 2017 sine klimagassutslipp med ca 4 %, sammenlignet med 2012. Årsaken til økningen er knyttet til økt bruk av baneavisingkemikalier og fyringsolje. Utslipet har økt i 2017 til tross for innfasing av biodiesel til kjøretøyparken.



BIODRIVSTOFF OG ELEKTRISKE FLY

50%

Siden 2009 har det vært mulig å blande inn inntil 50 % jet biodrivstoff i det fossile jetdrivstoffet

#1

I januar 2016 ble Oslo lufthavn verdens første internasjonale lufthavn som kunne tilby bærekraftig biodrivstoff til alle flyselskap som tanket der



Det var også første gang i verden jet biodrivstoff ble blandet i det sentrale tankanlegget på en lufthavn og distribuert sammen med det fossile drivstoffet. I 2017 ble ordningen utvidet til også å omfatte Bergen lufthavn, Flesland

30%

Avinors mål: I 2030 skal 30 % av alt flydrivstoff som selges i Norge være bærekraftig biodrivstoff



Jet biodrivstoff importeres i dag, men kan også produseres i Norge. Avfall fra skogindustrien er mest aktuelt som råvare på kort sikt. På lengre sikt kan alger være en mulighet



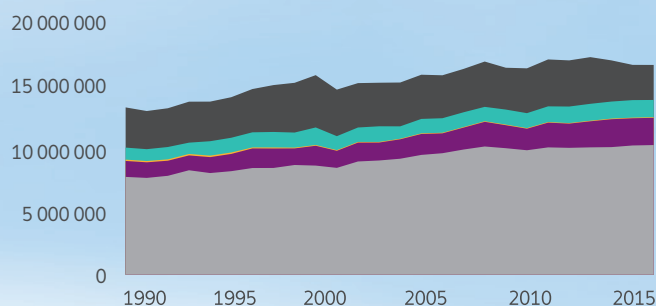
Avinor har sammen med NLF bestilt Norges første elektriske fly. Det har to seter, men utviklingen i batteriteknologi medfører at det er realistisk å se for seg helelektriske og hybridelektriske passasjerflygninger i Norge fra ca 2025

2040

Avinors visjon er at fra 2040 skal all innenriks passasjertrafikk i Norge være hel- eller hybridelektrisk

KLIMAGASSUTSLIPP FRA TRANSPORT I NORGE FORDELT PÅ KILDE 1990-2016

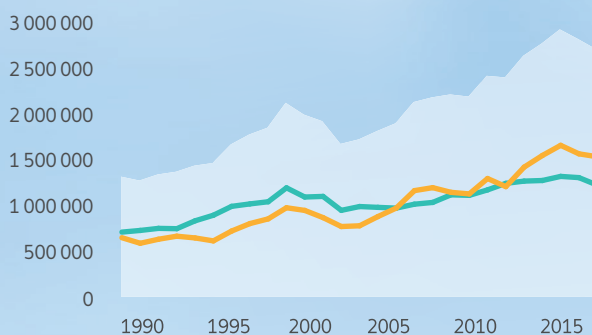
Tonn CO₂-ekvivalenter



● Innenriks sjøfart og fiske ● Innenriks luftfart ● Jernbane
● Motorredskaper m.m. ● Veitrafikk Kilde: ssb

KLIMAGASSUTSLIPP FRA NORSK LUFTFART 1990-2016

Tonn CO₂-ekvivalenter



● Utslipp utenriks ● Utslipp innenriks ● Samlede utslipp