



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 14. august 2020
J. nr. 2020-1727

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. februar 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 347:

Med henvisning til den igangsatte undersøgelse af en mulig BRT-løsning på Østbanen vil ministeren oplyse, hvorledes den vedligeholdelsesmæssige miljøbelastning for skinner er i forhold til en løsning med fjernelse af skinnerne og asfaltering af tracéet, herunder forbruget af jern og andre råstoffer?

Svar:

Vejdirektoratet har i forlængelse af rapporten ”Grøn, regional BRT-løsning på Østbanens Tracé” den 10. juni 2020 regnet på den samlede CO₂-udledning forbundet med anlæg og vedligehold af en BRT-løsning på Østbanen. Vejdirektoratet har med udgangspunkt i rapporten regnet på to forskellige hastigheds-scenarier på henholdsvis 80 km/t med en vejbredde på 5,1 m og 100 km/t med en vejbredde på 5,6 m.

Beregningerne for begge hastighedsbegrænsninger er baseret på en forventet levetid på 50 år, og der er indregnet CO₂-udledning for vedligehold af vejen ved to nye slidlag undervejs. Der er altså vurderet en levetid på slidlaget på 25 år. Dette er længere levetid for slidlag end normalt for slidlag på statsveje, hvor den forventede levetid for slidlag er på ca. 16 år. Den længere levetid skyldes, at trafikken på BRT-vejen vil være betydeligt lavere end trafikomfanget på en almindelig statsvej.

Beregningerne viser, at CO₂-udledningen for 1 kilometer af vejens anlæg og vedligehold over 50 år udgør 221 ton CO₂ for et driftsoplæg på 80 km/t og 242 ton CO₂ for et driftsoplæg på 100 km/t.

Dette svarer til 4,2 ton CO₂ pr. år. pr. kilometer for en BRT-drift med 80 km/t, og en udledning på 4,8 ton CO₂ årligt for en BRT-drift med 100 km/t. såfremt udledningen fordeles jævnt ud på alle år.

Med henblik på at kunne sammenligne vejinfrastrukturens miljøbelastning med jernbanens har Transport- og Boligministeriet hørt Movia, om de råder over beregninger for infrastrukturens CO₂ udledning på Østbanen.



Movia har oplyst, at deres miljøregnskab blandt andet indeholder udledningen fra Lokaltog A/S. Udledningen er opgjort i forhold til driften af selve togene og infrastrukturen. For så vidt angår infrastrukturen opgøres udledningen af CO₂, NO_x og partikler kun i et driftsmæssigt perspektiv. Der bliver dog ikke set på den udledning, der skabes i forbindelse med produktionen, anlæggelsen eller vedligeholdelsen af hverken tog, spor eller stationer.

Det er derfor ikke på nuværende tidspunkt muligt at udarbejde den ønskede sammenligning.

Jeg kan supplerende oplyse, at Banedanmark p.t. arbejder på en model, der der har til hensigt at kunne beregne CO₂ udledning fra anlæg, fornyelse og vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen. Modellen forventes baseret på LCA (Life Cycle Analysis) med brug af blandt andet EPDér (Environmental Product Declaration) for materialer samt opgørelser over CO₂ udledninger fra entreprenørmaskiner i forbindelse med anlæg, fornyelse og vedligehold af jernbaneinfrastruktur.

Hensigten er, at modellen kan blive brugt til i tidlige faser at angive et overslag og CO₂ budget for jernbaneinfrastruktur med det sigte at klimaoptimere udførelsen. Modellen vil om muligt gøre brug af det arbejde, Vejdirektoratet i øjeblikket har i gang med at fordanske den norske model VegLCA, så modellen, hvor relevant, bygger på de samme EPDér for materialer og emissionsfaktorer for entreprenørmaskiner. Målsætningen er således, at det på sigt skal være muligt at sammenligne udledninger fra jernbaneinfrastrukturen med udledninger fra vejinfrastrukturen.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht