

## Talemanuskript til brug for samråd den 3. februar 2022

---

### **Samrådsspørgsmål H**

”Vil ministeren redegøre for forløbet, hvor der først blev udarbejdet tal for CO<sub>2</sub>-udledning i forbindelse med anlægsfasen af projekterne i ”Aftale om Infrastrukturplan 2035”, og de tal siden blev tilbageholdt fra aftaleparter, selvom de blev efterspurgt i forhandlingerne mundtligt og skriftligt? Og vil ministeren herunder klargøre sin egen involvering i beslutningerne, ministerens viden om beslutningen, og hvornår ministeren første gang blev opmærksom på, at tallene findes, og at de fjernes fra det materiale, ordførerne fik udleveret? Der henvises til artiklen ”Minister bekræfter: holdt klimatal hemmelige for politikere og borgere” fra ingeniøren.dk den 28. januar 2022 (<https://ing.dk/artikel/minister-bekraefter-holdt-klimatal-hemmelige-politikereborgere-253827>).”

*Samrådsspørger er Henning Hyllested (EL), Susanne Zimmer (FG), Mai Villadsen (EL).*

### **Besvarelse**

Tak for spørgsmålet.

Dette er første af to samråd i dag. Som I ved har jeg indvilget i, at vi efterfølgende har endnu et samråd om samme emne, men med en lidt anden vinkel. Der vil dog nok være en del sammenfald mellem de to samrådsbesvarelser.

Jeg er glad for, at jeg har fået muligheden for at komme her i dag og forklare denne sag.

Jeg vil gerne indlede med at sige: Jeg mener ikke, at jeg hverken har løjet eller vildledt, og jeg er oprigtig ærgerlig over den her sag.

Det er korrekt, at der fandtes tal for CO<sub>2</sub>-udledningen fra anlæg, og at jeg kendte til, at der var sådan nogle tal, som var

ukonsoliderede. Det er også korrekt, at partierne ikke fik udleveret disse tal under forhandlingerne.

Men jeg har ikke holdt tallene skjult af politiske årsager.

Det vi sagde under forhandlingerne var: for det første at det var svært at regne på, og for det andet at vi ikke kunne udlevere nogen tal.

Derfor endte det også med en formulering i aftaleteksten om, at ”Parterne noterer sig, at der arbejdes med at udvikle et værktøj, som skal anvendes til at opgøre CO<sub>2</sub>-fodaftryk fra de produkter, der anvendes i anlægsfasen, og som på sigt kan gøre det muligt at opstille krav til CO<sub>2</sub>-reduktion i forbindelse med planlægning, anlæg samt drift og vedligehold af infrastrukturen”.

Det er dette arbejde, som i praksis foregår via udviklingen af modellen kaldet InfraLCA. ”LCA” står for ”Life Cycle Assessment”, og det betyder, at der regnes på CO<sub>2</sub>-udledningen for hele anlæggets livscyklus inklusive fornyelse og vedligehold.

Når jeg ser tilbage på forløbet, skulle jeg have været mere klar i forhandlingerne omkring det arbejde, der var blevet sat i gang i

ministeriet med at kunne angive CO<sub>2</sub>-udledningen fra anlæg. Og jeg skulle også have foldet det mere ud over for partierne, hvorfor det var svært at regne på, og hvorfor vi ikke var i mål.

Vi skrev godt nok i både de svar, vi gav, og i selve aftaleteksten, at arbejdet med at udvikle den her metode – de her tal – var under udarbejdelse.

Men jeg kan se nu, at det ikke blev sagt klart nok til partierne, at vi havde tal, men at for de tal vi havde, der var den faglige vurdering, at der ikke var tilstrækkelig sikkerhed for, at tallene var retvisende. Det burde jeg have sikret.

Jeg er derfor også ked af og ærgerlig over kritikken af, at jeg har tilbageholdt oplysninger. Det var aldrig min intention.

Når tallene ikke blev fremlagt i forbindelse med forhandlingerne, skyldtes det en faglig vurdering i ministeriet. Det vil jeg nu forklare nærmere om.

Da jeg tiltrådte som transportminister, var det min klare ambition, at der skulle regnes på CO<sub>2</sub> i forhold til infrastrukturen. Det var vigtigt for mig, og det var vigtigt for regeringen.

Da den tidligere regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) sammen med Dansk Folkeparti indgik *Aftale om et sammenhængende Danmark – Infrastrukturplan 2030* den 12. marts 2019 fremgik der intet om effekter på CO<sub>2</sub>-udledningen, hverken fra anlægget af infrastrukturprojekterne eller fra trafikken.

På daværende tidspunkt var det praksis at opgøre de enkelte projekters effekt på CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken i de respektive beslutningsgrundlag – som oftest i VVM-undersøgelsen af projektet.

Der indgik ikke i beslutningsgrundlagene for projekterne en opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledningen fra selve opførelsen, fornyelsen og vedligeholdelsen af anlægget, og der var ikke udviklet nogen fælles metode for sådanne beregninger.

Transportministeriets tilgang til arbejdet med en ny infrastrukturplan fra medio 2020 var derfor et paradigmeskift med en langsigtet målsætning om at kunne beregne CO<sub>2</sub>-udledninger ligeså systematisk og metodisk som beregningerne vedrørende samfundsøkonomi.

Metodegrundlaget for samfundsøkonomiske beregninger er til sammenligning udviklet over en 20 års periode.

Som led i den nye tilgang blev der arbejdet med at kunne give et samlet billede af en infrastrukturplans effekt på CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken.

Arbejdet resulterede i, at der blev udviklet en regnemodel, som kunne kombinere forskellige projekter og derigennem belyse den samlede effekt på CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken og på samfundsøkonomien. Ikke bare som en sum af projekterne, men inklusive de forstærkende og formindskende effekter, der er på tværs mellem projekterne.

Modellen blev præsenteret for, og givet til, partierne i forhandlingerne med henblik på, at de selv havde mulighed for at regne på konsekvenserne af forskellige pakker af projekter.

Parallelt med arbejdet om CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken var det ambitionen, at der for hvert muligt projekt i en kommende infrastrukturplan skulle kunne angives CO<sub>2</sub>-udledningen fra anlæg. Dette på tværs af projekter, hvis undersøgelsesniveau strakte sig fra store VVM-undersøgelser til mindre forundersøgelser.

Vi kom i mål med beregningerne for trafik. Men ikke for anlæg.

Og jeg vil gerne uddybe hvorfor.

På daværende tidspunkt stod Vejdirektoratet med en metode for opgørelsen af CO<sub>2</sub>-udledningen fra anlæg, også kaldet VejLCA, som havde været under udvikling i et stykke tid. Men på jernbanen var der ikke udviklet en metode.

Samtidig var det kun i enkelte færdiggjorte undersøgelser, at der forelå en beregning af CO<sub>2</sub>-udledningen fra anlæg.

Det var derfor nødvendigt relativt hurtigt at opstille en grov metode til beregning af CO<sub>2</sub>-udledningen fra jernbaneprojekterne. Derfor var opgørelsen for jernbaneprojekterne også behæftet med særlig stor usikkerhed.

Vejdirektoratet og Banedanmark gennemførte herefter beregninger af CO<sub>2</sub>-udledningen fra anlæg for en række projekter.

Ambitionen for arbejdet var, at der skulle ligge tal for anlæg for de samme projekter, som indgik i modellen for beregningerne af CO<sub>2</sub> fra trafikken. Sådan at når man valgte et projekt i modellen, så blev det tilføjet dels i opgørelsen af CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken, dels i opgørelsen af CO<sub>2</sub>-udledningen ved anlæg.

Men i sidste ende var den samlede faglige vurdering fra Transportministeriets departement dog, at der ikke var tilstrækkelig sikkerhed for, at tallene var retvisende nok til at kunne lægges til grund for beslutninger om projekterne i en ny infrastrukturplan.

Baggrunden herfor var, at der for så vidt angår opgørelsen af CO<sub>2</sub>-udledninger ved anlæg – i modsætning til CO<sub>2</sub>-udledninger fra trafikken – ikke eksisterede en fælles beregningsmetode på tværs af transportområdet. Dette kunne for CO<sub>2</sub>-beregningerne ved anlæg resultere i et forværet billede af størrelsesordenerne på tværs af bl.a. jernbaneprojekter og vejprojekter.

Der var som sagt alene en model for vejområdet, VejLCA, og den var så i en temmelig forceret proces blevet anvendt på et antal vejprojekter på forskelligt undersøgelsesniveau. For jernbaneprojekterne blev der gennemført en beregning ved siden af denne model, som så vidt muligt skulle anvende samme forudsætninger som i VejLCA.

Herudover var der nogle mere principielle metodiske udfordringer både i forhold til opgørelse og effektberegninger af CO<sub>2</sub>-udledningen. Med ”opgørelse” menes her beregningen af CO<sub>2</sub>-udledningen som følge af etableringen af anlægget i form

af produktion af cement og jern, drift af anlægsmaskiner og så videre. Det er det der også kaldes "indlejret CO<sub>2</sub>". Med "effekt" menes konsekvenserne for klimaet af at gennemføre eller ikke gennemføre projektet.

For det første var opgørelserne af CO<sub>2</sub>-udledningen ved anlæg baseret på dagens teknologi.

Det indgik ikke – modsat i beregningen af CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken – at der vil ske en teknologisk udvikling, som vil mindske CO<sub>2</sub>-udledningen over tid. Dette indgik således hverken for CO<sub>2</sub>-udledningen fra selve opførelsen eller fra fornyelsen og vedligeholdet, der typisk beregnes over en 50-årig periode fra ibrugtagning.

Den manglende medregning af en teknologisk udvikling kunne potentielt have meget betydelige konsekvenser.

Således har "Klimapartnerskabet for bygge- og anlægssektoren" opstillet en ambition om at den indlejrede CO<sub>2</sub> i materialer i 2030 er reduceret med 50 pct. set i forhold til 2018.

Det var i beregningerne heller ikke blevet overvejet, hvorvidt krav til entreprenørerne om at anvende særligt klimavenlige løsninger kunne indregnes.



Samtidig var datagrundlaget i høj grad baseret på internationale databaser over CO<sub>2</sub>-udledningen, hvilket ikke nødvendigvis afspejler, hvordan udledningen vil være i en dansk kontekst.

Det var således ikke konsistent at forudsætte en teknologisk udvikling på trafikken, men ikke på anlægget.

For det andet var der en række mere grundlæggende metodiske problemer knyttet til beregningen af CO<sub>2</sub>-effekten. Der var således ingen tal for, hvor stor en del af CO<sub>2</sub>-udledningen, der sker inden for landets grænser.

I modsætning til hvad der var tilfældet for modelleringen af trafikken, var der for anlæg og vedligehold heller ikke en opgørelse af udledninger henholdsvis inden for og uden for kvotesektoren.

Hertil kom det grundlæggende forhold, at der i Energistyrelsens *Klimastatus og -fremskrivning* er taget højde for en fortsat aktivitet og CO<sub>2</sub>-udledning som følge af opførelse og vedligeholdelse af infrastrukturanlæg.

Det betyder, at der allerede teknisk set er indregnet CO<sub>2</sub>-udledning fra investeringsrammen til infrastruktur i det såkaldte grundforløb.

Midler til investering i trafikale infrastruktur vil således alternativt som udgangspunkt forudsættes anvendt andre steder i den offentlige sektor eller i samfundet. Den alternative anvendelse ville også have medført en CO<sub>2</sub>-udledning, som bør indgå i en beregning af CO<sub>2</sub>-effekten.

Og lad mig kort blive ved begrebet *nettoeffekten* på klimaet. Der er nemlig en vigtig sondring mellem på den ene side at opgøre CO<sub>2</sub>-udledningen og på den anden side sige noget om CO<sub>2</sub>-effekten.

Lad mig give et hypotetisk eksempel: Vi beslutter at bygge Kalundborgmotorvejen som en 2+1 vej frem for en motorvej. 2+1 vejen har et mindre tværsnit end en motorvej, og den bruger således færre materialer. Den medfører derfor en lavere CO<sub>2</sub>-udledning end anlæg af en motorvej på samme strækning.

Med en opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledningen vil det fremstå således, at der er sparet CO<sub>2</sub> svarende til forskellen mellem 2+1 vejen og motorvejen.

Men det vil *ikke* være retvisende for CO<sub>2</sub>-effekten, for anlæg af 2+1 vejen er samtidig billigere end motorvejen. Og hvis vi sad ved bordet og forhandlede en investeringsplan, så ville den besparelse jo straks have finansieret et andet anlægsprojekt,

måske en anden vej, en cykelsti eller en togstation, som i alle tilfælde også medfører en CO<sub>2</sub>-udledning i anlægsfasen.

Tilsvarende har det også en CO<sub>2</sub>-udledning, hvis vi i stedet afleverede besparelsen i Finansministeriet, så den kunne blive brugt andre steder i den offentlige sektor, eller, hvis den slet ikke bliver brugt, forblive i skatteborgernes lommer og ende i privatforbrug eller private investeringer.

Det handler således om, hvad vi vælger at bruge pengene på, og så hvilken alternativ anvendelse, som pengene kunne bruges til, når vi skal beregne CO<sub>2</sub>-effekterne af forskellige beslutninger.

Samlet set var det på denne baggrund den faglige vurdering, at der ikke var tilstrækkelig sikkerhed for, at tallene for CO<sub>2</sub>-udledningen fra anlæg var retvisende, dels i forhold til sammenligning af enkelte projekter på tværs af jernbane og vej, dels for så vidt angår de samlede konsekvenser og nettoeffekten på klimaet.

Tallene blev på den baggrund ikke taget med i det endelige materiale. Det var en faglig beslutning og ikke en politisk beslutning, og beslutningen blev ikke forelagt mig. Men jeg blev selvfølgelig orienteret om den.

Jeg vil samtidig gerne sige noget om det arbejde der er i fuld gang og den fremadrettede indsats.

Det er fortsat min klare ambition, at vi *skal* kunne opgøre CO<sub>2</sub>-udledningen fra anlæg ved fremtidige infrastrukturprojekter.

Det er også baggrunden for, at vi i aftaleteksten for *Infrastrukturplan 2035* skrev, at der arbejdes på at udvikle et værktøj, der kan opgøre CO<sub>2</sub> fra anlægsfasen.

Inden for Transportministeriets koncern arbejdes der derfor fortsat med at få skabt et fælles metodegrundlag for en opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledningen fra anlæg.

Vejdirektoratet har igennem det sidste års tid sammen med Banedanmark videreudviklet VejLCA til modellen InfraLCA, som dækker både vej og bane. Banedanmark har bidraget med mange nye data og et nyt modul, således at modellen nu også kan bruges på jernbanedelen af Danmarks infrastruktur.

Det betyder, at der snarligt kan udarbejdes konsistente og retvisende opgørelser af den indlejrede CO<sub>2</sub> på anlæg ved opførelse af anlæg i dag. Der gælder dog fortsat en række af de nævnte metodiske udfordringer i forhold til fortolkningen af resultaterne, og derfor er arbejdet endnu ikke i mål.

Og opgørelsen vil fortsat ikke være et udtryk for *nettoeffekten* på CO<sub>2</sub>-udledningen, som jeg netop har redegjort for med et eksempel. At opgøre nettoeffekten på CO<sub>2</sub>-udledningen af offentlig forbrug og investeringer er en større tværministeriel øvelse.

Samtidig forholder det sig også sådan, at selvom både Vejdirektoratet og Banedanmark kan regne i samme model med samme grundlæggende forudsætninger, så er der særligt på inputsiden, altså i opgørelse af mængder, som eksempelvis stål og beton, et godt stykke vej før det er forfinet på særligt Banedanmarks område.

[Lille pause]

Nu har jeg redegjort for sagen, sådan som jeg ser den. Og jeg har redegjort for forløbet i mit ministerium og under forhandlingerne.

Med den fælles ambition, som vi har formuleret i aftaleteksten om, at der skal kunne regnes på CO<sub>2</sub> fra anlægsfasen, og med det udviklingsarbejde, der er blevet sat i gang, så mener jeg, at vi er på rette vej.

Vi er der ikke helt endnu, men vi er på rette vej.

Vejen derhen er dog længere, end vi først havde troet.

Derfor har jeg også fået lavet en tidsplan for arbejdet, som jeg gerne vil præsentere her i dag.

Senest på forligskredsmødet i går var det tydeligt, at denne tidsplan var meget vigtig. Det gjorde blandt andre SF og Radikale opmærksom på. Enhedslisten har også stillet udvalgsspørgsmål om emnet, så jeg er glad for, at det er lykkedes, at få tidsplanen konsolideret til i dag.

Frem mod sommeren vil Transportministeriets departement, Banedanmark og Vejdirektoratet arbejde målrettet mod at få konsolideret InfraLCA-modellen. Konkret skal der blandt andet arbejdes med at inkludere den teknologiske udvikling i Banedanmarks modelunderstøtning. Samtidig skal konsistensen mellem Banedanmarks hidtidige datagrundlag og baneprojekter i InfraLCA endeligt konsolideres.

Når metoden er konsolideret, kan det egentlige arbejde frem mod at kunne opgøre den samlede CO<sub>2</sub>-udledning fra anlægsprojekter begynde. Jeg forventer, at dette arbejde kan pågå i 2. halvår 2022.

Samtidig fremlægger vi en proces for, hvordan styrelserne kan indarbejde grønne tiltag i deres udbud, som kan give reelle CO<sub>2</sub> besparelser.

Den samlede plan vil vi udsende her efter samrådet.

Så lad mig til sidst sammenfatte:

Den faglige vurdering var, at der ikke var tiltrækkelig sikkerhed for, at tallene var retvisende nok til at kunne lægges til grund for beslutninger om projekterne i en aftale.

Men jeg har fuld forståelse for, at en række partier gerne under forhandlingerne ville have haft en forklaring om baggrunden for, hvorfor det forholdt sig sådan. Det skulle de have haft, og det fik de ikke. Det beklager jeg.

Jeg vil bestræbe mig på fremover at fremlægge tal, også når disse er forbundet med usikkerhed. Der, hvor der er usikkerhed, vil jeg bestræbe mig på, at dette bliver varedeklareret så godt så muligt, for eksempel ved at angive et interval.

Når jeg ser tilbage på forløbet, er jeg ærgerlig over, at jeg ikke allerede under forhandlingerne fremlagde tallene og samtidig gjorde opmærksom på de usikkerheder, der nu var. Derfor vil

jeg i dag også gerne beklage, at jeg ikke fremlagde tallene under forhandlingerne.

Der er lagt en tidsplan for det videre arbejde med at forbedre vores værktøjer, metoder og viden når det handler om CO<sub>2</sub> fra anlæg. Og det er en plan som sikrer løbende inddragelse af partierne i takt med, at vi bliver klogere. Det ser jeg frem til.

Tak.