

Talemanuskript til brug for samråd den 3. februar 2022

Samrådsspørgsmål K

”Vil ministeren fremlægge tallene for CO₂-udledningen i anlægsfasen fra projekterne i Infrastrukturplan 2035, og vil han forklare, hvorfor tallene ikke blev fremlagt for Folketinget med bemærkninger om, at de var forbundet med usikkerheder?”

Samrådsspørger er Anne Valentina Berthelsen (SF).

Besvarelse

- Tak for spørgsmålet.
- Jeg vil indledningsvist svare på den første del af spørgsmålet, hvor der spørges til, at om jeg vil fremlægge tallene for CO₂ fra anlæg af projekterne i infrastrukturaftalen.
- I forlængelse af drøftelserne på samrådet lige før, kan jeg oplyse, at hele forligskredsen bag infrastrukturaftalen har fået tilsendt det materiale, som Ingeniøren har fået aktindsigt i. Det gælder også de tal om CO₂ fra anlæg, som indgik i det forberedende materiale i forbindelse med infrastrukturaftalen.
- I forbindelse med mit svar på transportudvalgsspørgsmål 183, som blev stillet af Henning Hyllested, har jeg udleveret de samme tal til Folketinget.

- De forespurgte tal er altså fremlagt for Folketinget. Betænelighederne omkring tallene er fortsat de samme, som jeg redegjorde for i forrige samråd.
- Herefter kan jeg besvare anden del af samrådsspørgsmålet om, hvorfor tallene ikke blev fremlagt i første omgang.
- Som nævnt var den faglige vurdering forud for infrastrukturforhandlingerne, at tallene om CO₂ fra anlæg ikke var tilstrækkelig konsoliderede og robuste nok til at blive fremlagt.
- Jeg vil naturligvis gerne gentage min beklagelse i forhold til processen. Jeg burde have inddraget ordførerne i de bagvedliggende overvejelser om kvaliteten af tallene.
- Jeg vil bestræbe mig på fremover at fremlægge tal, også når disse er forbundet med usikkerhed.
- Hvis vi nu skal se fremad, så pågår der et vigtigt – men også meget kompliceret arbejde – med at få konsistente og retvisende opgørelser af indlejret CO₂ i anlægsfasen. I den forbindelse er det vigtigt at være opmærksom på, at der forskel på, hvor langt vi er nået med de forskellige

vejprojekter, og at der er forskel på forholdet mellem vej og bane.

- For visse vejprojekter, hvor der er gennemført nye VVM-undersøgelser, er tallene for indlejret CO₂ rimelig sikre. Derfor er der også tal om CO₂ fra anlæg i de anlægslovforslag for vejprojekterne, som jeg agter at fremsætte i den kommende tid.
- Men der er også vejprojekter, som ikke er undersøgt på samme niveau. Eksempelvis er der projekter, hvor vi har måttet tage udgangspunkt i forundersøgelser af ældre dato. Vi vil fremadrettet fortsætte med at arbejde på en metode til at kvantificere den usikkerhed, der gælder for opgørelsen af den indlejrede CO₂ i disse vejprojekter.
- Vi har desuden det problem, at vi ikke kan sammenligne på tværs af vej- og baneprojekter. For baneprojekterne er det ikke kun modellen, der er en udfordring. Det er også de input, som der skal til.
- Frem mod sommer arbejder vi nu på at håndtere udfordringerne. Dette med henblik på, at vi til efteråret i 2022 skal kunne fremlægge et samlet overblik over CO₂-udledningen fra de projekter, som indgår i

infrastrukturaftalen. Og et samlet overblik som vi skal kunne stå på mål for. Vel at mærke ikke en CO₂-effekt men en opgørelse.

- Jeg kan supplerende oplyse, at Susanne Zimmer har stillet transportudvalgsspørgsmål 133 om en opgørelse over de 10 vejprojekter fra infrastrukturaftalen, som påvirker CO₂-udledningen mest.
- Til brug for besvarelsen af spørgsmålet har jeg bedt Vejdirektoratet om at anvende den nyeste udgave af klimaværktøjet InfraLCA til at bidrage med de nyeste tal, som kan produceres. Jeg agter at besvare dette udvalgsspørgsmål, så snart Vejdirektoratet har tallene. Det vil ske inden for kort tid.
- Som oplyst på samrådet lige før, er der derudover lagt en tidsplan for det videre arbejde med at forbedre vores værktøjer, metoder og viden, når det handler om opgørelse af indlejret CO₂ i anlæg.
- Den vil jeg kort gennemgå mundtligt her og sende til udvalget på skrift umiddelbart efter samrådet.

- For det første: Frem mod sommeren i år vil vi forsat arbejde med at forbedre den model, der skal kunne give os konkrete, retvisende tal for indlejret CO₂ i anlægsfasen.
- Det betyder konkret, at Transportministeriets departement, Banedanmark og Vejdirektoratet blandt andet vil arbejde med at inkludere den teknologiske udvikling i Banedanmarks modelunderstøtning. Samtidig skal konsistensen mellem Banedanmarks hidtidige datagrundlag og baneprojekter i InfraLCA endeligt konsolideres.
- For det andet: Når det arbejde er færdiggjort – forventeligt altså til sommer - kan det egentlige arbejde frem mod at kunne opgøre den samlede CO₂-udledning fra anlægsprojekter begynde. Jeg forventer, at dette arbejde kan pågå i 2. halvår 2022.
- Det betyder altså kort sagt, at vi til efteråret kan forvente at have den samlede tabel med et konsolideret skøn for CO₂-udledningen i anlægsfasen af alle infrastrukturplanens projekter.
- For det tredje: Målet med at udvikle ovenstående tal er blandt andet, at vi skal kunne indarbejde CO₂-krav i udbud

af både vej- og baneprojekter. Også det arbejde, vil jeg gerne give en status på og en prognose for.

- Vejdirektoratet arbejder løbende med at gøre deres udbud mere grønne gennem konkrete krav. Vejdirektoratet forventer således allerede i 2022 at afprøve forskellige klimatiltag som pilot-forsøg, i første omgang sandsynligvis på mindre projekter. I de kommende år er det hensigten på baggrund af de indhøstede erfaringer at rulle ud i større skala.
- Banedanmarks tidsperspektiv for at gennemføre grønne udbud er under forberedelse. Hvornår de kan udbydes, er under afklaring.
- Tak for ordet.