

København den 26. juni 2021

Til Transportministeriet

Det er vores klare formening, at Danmark har rigeligt med statsveje. Vi mener derfor, at man skal sætte en stopper bygning af flere statsveje. Se argumentationen for dette standpunkt i denne henvendelse af 17. juni 2021 til Folketingets Transportudvalg: <https://noah.dk/sites/default/files/2021-06/Det-har-vaeret-vejenes-tur-siden-1936.pdf> I den forbindelse vil vi også minde om at Wales af klimahensyn har sat en stopper for udbygning af vejsystemet. Kilde. The Guardian:

https://www.theguardian.com/uk-news/2021/jun/22/welsh-government-to-suspend-all-future-road-building-plans?fbclid=IwAR11isAm9x5cuC4zm_G5bRtIV_zmt5jT_n4XhTquoT2_jsOd7aS398nbV3k

Vi vil også gøre opmærksom på, at Danmark sammenlignet med UK som helhed har 4 gange så mange kilometer motorvej i forhold til befolkningstal. Kilde: Verkehr in Zahlen 2020/2021.

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2020-pdf.pdf?__blob=publicationFile

I materialet vedrørende ”Danmark fremad” er der ikke nogen oplysninger om klimabelastningen ved anlæg og drift af de vejanlæg, som planen indeholder.

Vi mener, at det er en alvorlig og grundlæggende fejl, at der ikke er disse yderst relevante oplysninger. Klimarådet og professor Otto Anker Nielsen (O.A.N.) har også kritiseret de manglende oplysninger. Her fra oplæg af O.A.N. ved webinar om bæredygtig mobilitet arrangeret af Det fælles bedste den 25. maj 2021:

- Betydelig CO2 udledning ignoreret, produktion af stål, cement, beton, grus, transport af materialer, anlægsmaskiner
- Eksempelvis vil anlægget af den Tredje Limfjordtunnel vil udlade 200.000 tons CO2, udvidelsen af E45 mellem Vejle og Skanderborg S og mellem Aarhus S og Aarhus N vil udlade henholdsvis 100.000 og 63.000 ton CO2. De tre projekter alene vil i anlæg udlade 400.000 tons CO2

Klimaeffekter ved de store (planlagte) infrastrukturprojekter er som nævnt ikke indregnet.

Derfor siger Klimarådet:

”Fremskrivningen bør vise effekter af konkrete infrastrukturprojekter

Den offentlige sektor er ansvarlig for langt størstedelen af de store infrastrukturinvesteringer. Mange af disse investeringer vil have en direkte indflydelse på udledningerne, både gennem øget trafikarbejde og fordelingen mellem transportformer og i anlægsfasen.

Klimarådet finder det positivt, at det i Klimastatus og -fremskrivning 2021 er belyst, at 9 procentpoint af den forventede trafikvækst på 21 pct. i perioden frem til 2030 kan henføres til forventede infrastrukturinvesteringer. Det svarer til 0,7 mio. ton CO₂e i 2030.

Idet udledninger påvirkes af både allerede vedtagne og kommende statslige investeringsbeslutninger opfordrer Klimarådet til, at de enkelte større infrastrukturinvesteringer indgår eksplicit i klimafremskrivningen, med angivelse af de forventede udledninger fra vejtransporten og bygge- og anlægssektoren. Klimarådet anerkender, at dette kan være en vanskelig opgave, men foreslår, at man som minimum supplerer fremskrivningen med en opstilling af de væsentligste planlagte statslige investeringers indflydelse på de samlede forventede udledninger, som følge af anlægsfasen samt deres påvirkning af trafikefterspørgslen. Rådet opfordrer til, at også forprojekter inkluderes, således at de mulige effekter fra projekter, der endnu ikke er besluttet, fremgår. Dette vil bidrage til en forståelse af hvor store yderligere reduktioner, der skal findes andre steder, såfremt et givet infrastrukturprojekt vedtages”.

I forlængelse heraf vil vi hermed venligst anmode om, at der vedrørende de enkelte vejprojekter i ”Danmark fremad”, jfr. skemaet nedenfor, oplyses om samlet udledning af CO₂ (i tons) fra produktion af materialer, anlægsarbejder, transport af materialer, jord og affald:

Projekt	Anslået udgift	Samlet udledning af CO ₂ (i tons) fra produktion af materialer, anlægsarbejder, transport af alle materialer, jord og affald
Tredje Limfjordsforbindelse	7,0 mia. kroner	
Opgradering til 2+1 vej ved Ålbæk og Skagen	0,2 mia. kroner	
Udvidelse af E45 mellem Vejle og Skanderborg S	3,5 mia. kroner	
Udvidelse af E45 mellem Aarhus S og Aarhus N	2,1 mia. kroner	
Ombygning a tilslutningsanlæg til E45 mellem Aarhus N og Randers N	0,2 mia. kroner	
Udbygning af motorvej nord om Herning på Rute 18	0,4 mia. kroner	
Øget kapacitet på Rute 15 mellem Herning og Ringkøbing	0,9 mia. kroner	
Udvidelse af E20 syd for Odense	1,1 mia. kroner	
Udvidelse af E45/E20 ved Kolding	0,6 mia. kroner	

Projekt	Anslået udgift	Samlet udledning af CO2 (i tons) fra produktion af materialer, anlægsarbejder, transport af alle materialer, jord og affald
Anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape fra Regstrup til Kalundborg	1,9 mia. kroner	
Anlæg af motorvej på Rute 54 mellem Næstved og Rønnede**	1,5 mia. kroner	
Anlæg af vejforbindelse ved Stevns	0,6-0,7 mia. kroner	
Ombygning af kryds på E55 mellem Nykøbing Falster og Sydmotorvejen	0,05 mia. kroner	
Befæstede nødspor på Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev	0,7 mia. kroner	
Øget kapacitet på Motorring 3 ved København	0,3 mia. kroner	
Udvidelse af Øresundsmotorvejen	0,6 mia. kroner	
Udvidelse af Amagermotorvejen til betjening af Holmene	1,7 mia. kroner	
Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Motorring 3 til Ring 4	0,4 mia. kroner	
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	0,9 mia. kroner	
Anlæg af Frederikssundsmotorvejens 3. etape fra Tværvej til Frederikssund	2,9 mia. kroner	

Vi vil venligst anmode om, at der vedr. andre store vejforslag - såsom en Hærvejsmotorvej - fremsat af Venstre - gives tilsvarende oplysninger om pris og klimaeffekter.

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen

Rådet for Bæredygtig Trafik
Kjeld A. Larsen, Niels Wellendorf