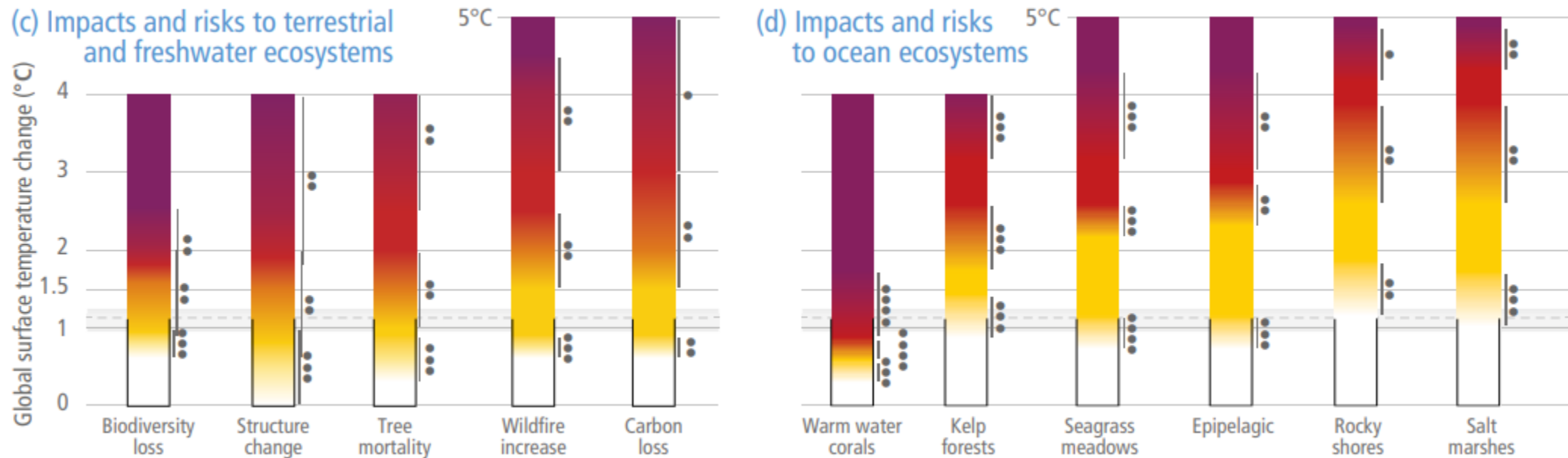


Hvilke store anlægsprojekter giver mening på vejen mod netto-nul-samfundet?

Søren Have
Programchef, Fremtidens Mobilitet

IPCC: Vi er på vej med 3,2 graders temperaturstigning - det skal vi undgå!

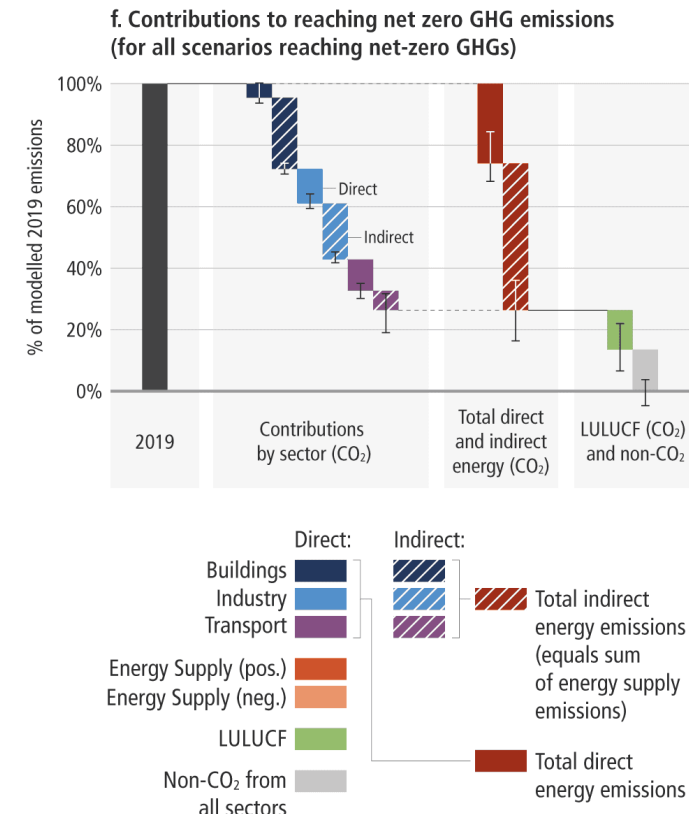
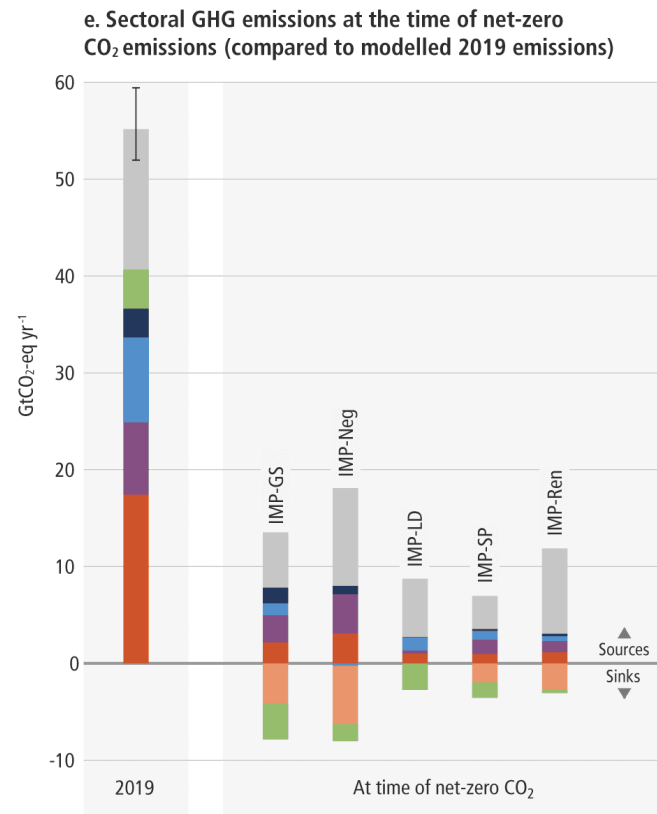
“Without a strengthening of policies beyond those that are implemented by the end of 2020, GHG emissions are projected to rise beyond 2025, leading to a median global warming of 3.2°C by 2100”



IPCC: Adfærdsændringer kan og skal give meget, og mindsker derved også behovet for negative udledninger

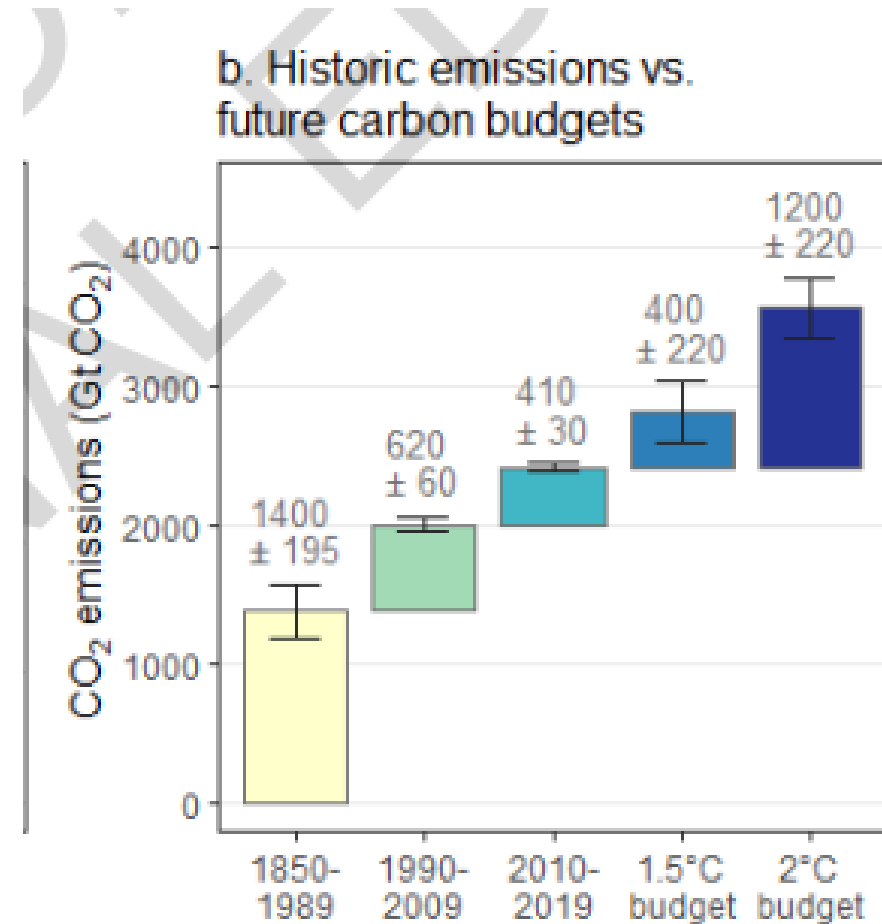
“Demand-side measures and new ways of end-use service provision can reduce global GHG emissions in end use sectors by 40-70% by 2050”

Net zero CO₂ and net zero GHG emissions are possible through different modelled mitigation pathways.



Vi skal vænne os til at tænke i CO₂-budget – hvert ton tæller

“Cumulative net CO₂ emissions over the last decade (2010-2019) are about the same size as the remaining carbon budget likely to limit warming to 1.5°C”



Transportsektoren skal levere sin del, og vi skal levere mere end udviklingslandene

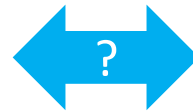
*“In scenarios that limit warming to 1.5°C (>50%) with no or limited overshoot, global transport-related CO2 emissions fall by 59% by 2050 relative to modelled 2020 emissions, but **with regionally differentiated trends**”*

→ Dette vil, også som følge af EU-krav, medføre pres for hurtigere reduktioner end pt. planlagt, og dermed også føre til lavere trafikvækst

Vi skal prioritere mellem nye, klimarelaterede projekter og traditionelle udviklingsprojekter

Klimarelaterede projekter:

- Accelereret udbygning af vedvarende energi (15-dobling af havvind, 4-dobling af landvind/sol)
- Udbygning af fjernvarmenettet
- Energiøer
- Klimasikring langs kyster og i byer
- Etablering af CCS og PtX-anlæg
- ...



Traditionelle projekter

- Femern-forbindelsen
- Vej-, tunnel- og baneprojekterne i Infrastrukturplan 2035
- Udvidelse af CPH
- Kattegatforbindelsen
- Lynetteholm, med Østlig Ringvej & M5
- Holmene
- ...

→ Hvor skal vi bruge vores CO2-budget, vores fysiske ressourcer og vores arbejdskraft (politikere, embedsværk, private virksomheder)?

CONCITO anbefaler derfor anvendelse af stringente principper, i vurderingen af *alle* større infrastrukturplaner- og projekter

Alle større infrastrukturplaner og -projekter skal redegøre for de samlede klimapåvirkninger som forventes over projekternes levetid, og vurderes i lyset af:

1. Om de, i lyset af det begrænsede CO2-budget, øger behovet for at reduktioner andetsteds
2. Om de har betydelige anlægsudledninger i starten og derfor kan være længe om at tjene sig hjem gennem positive brugs- og systemeffekter
3. Om de kan danne klimamæssigt forbillede for andre lande
4. Samt, om de pga. ressourceknaphed kan risikere at fortrænge/forsinke/fordyre andre, vigtigere projekter.

Dertil skal andre, ikke-klimarelaterede effekter selvfølgelig også tages i betragtning.

NB. Nærværende udgør de foreløbige konklusioner i et igangværende arbejde med henblik på at fremme en mere helhedsorienteret tænkning mht. planlægning og anlæg af infrastruktur, med brug af international viden fra især Wales, Østrig og UK til inspiration.

Et samlet notat herom er planlagt til at udkomme inden sommerferien.

Kommentarer/input er velkomne.

