

Skal vi holde op med at bygge infrastruktur?

Oplæg ved TØF gå-hjem-møde, 12. september 2022

Søren Have

Skal vi holde op med at bygge infrastruktur?

NEJ

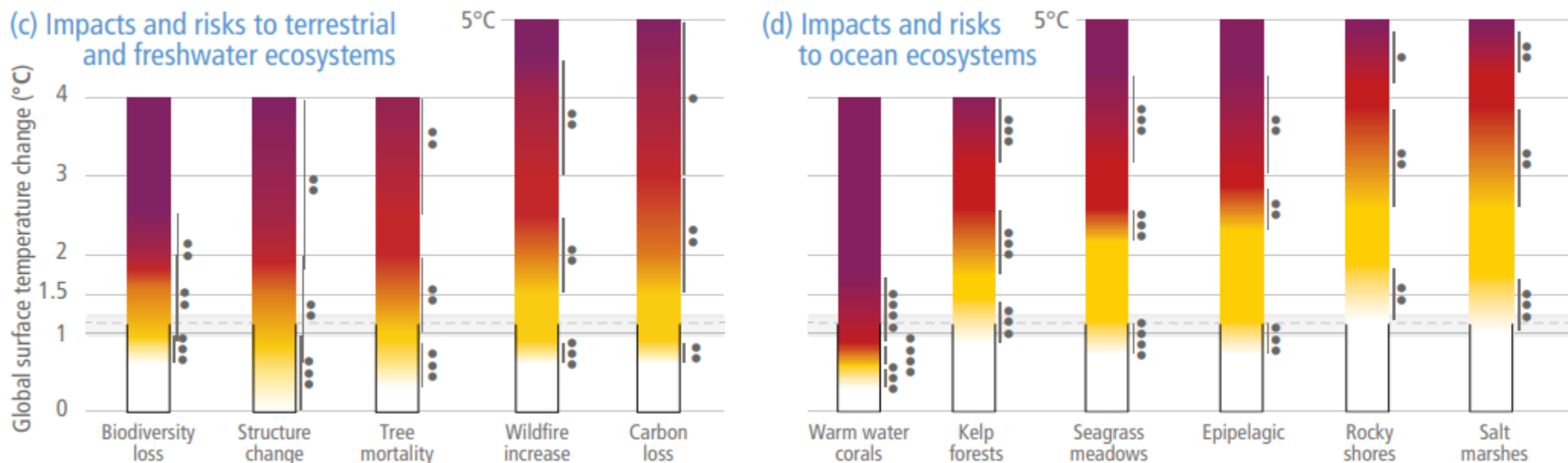
... Men vi skal pga. klimahensyn tænke mere over **om** vi skal bygge, **hvornår** vi vil gøre det, og **hvordan**.

The image features a vibrant, multi-colored background that resembles a stylized map or a topographic chart. The colors transition from bright yellow and orange on the left to deep red and purple on the right. A faint grid of lines is visible across the entire background. Overlaid on this background is the word "FORDI" in a large, bold, white, sans-serif font, centered horizontally and vertically.

FORDI

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

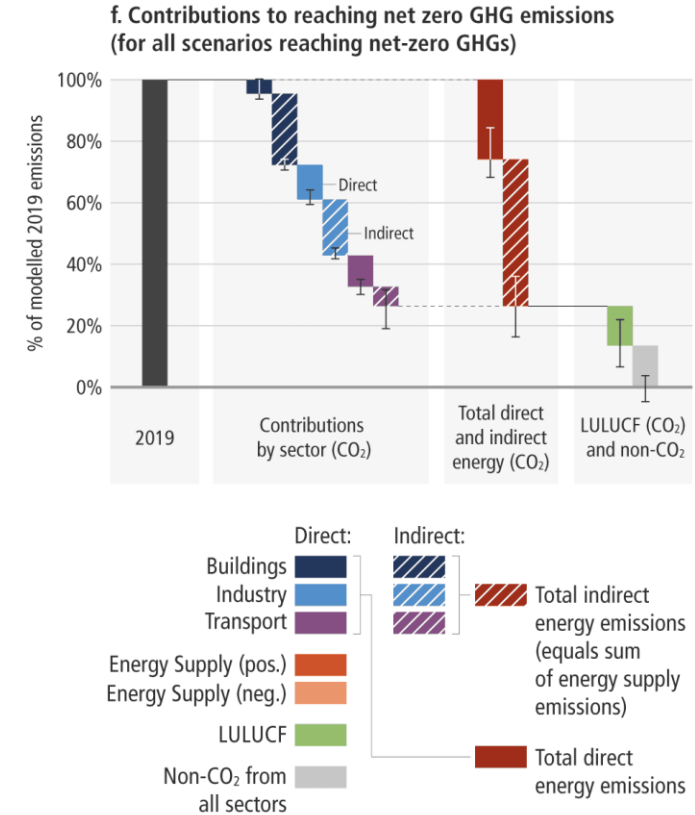
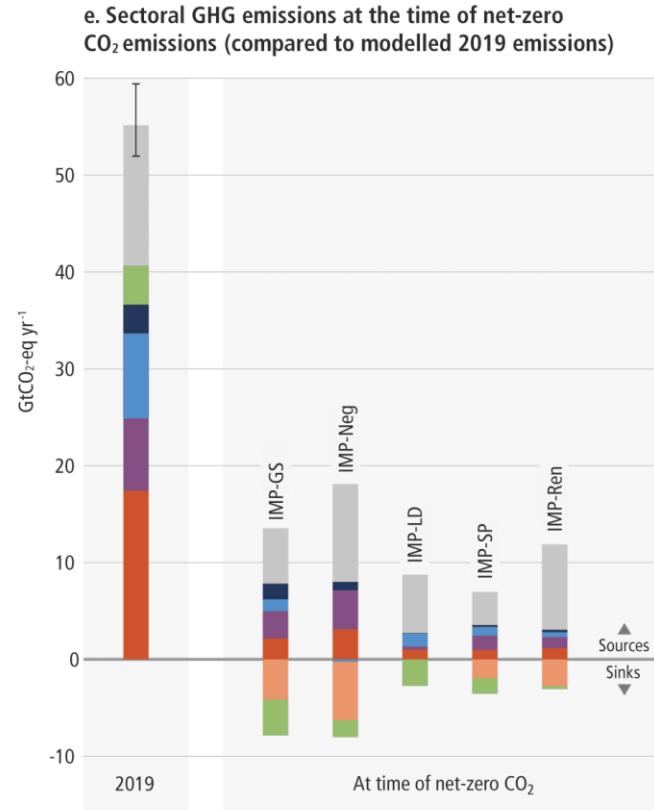
“Without a strengthening of policies beyond those that are implemented by the end of 2020, GHG emissions are projected to rise beyond 2025, leading to a median global warming of 3.2°C by 2100”



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

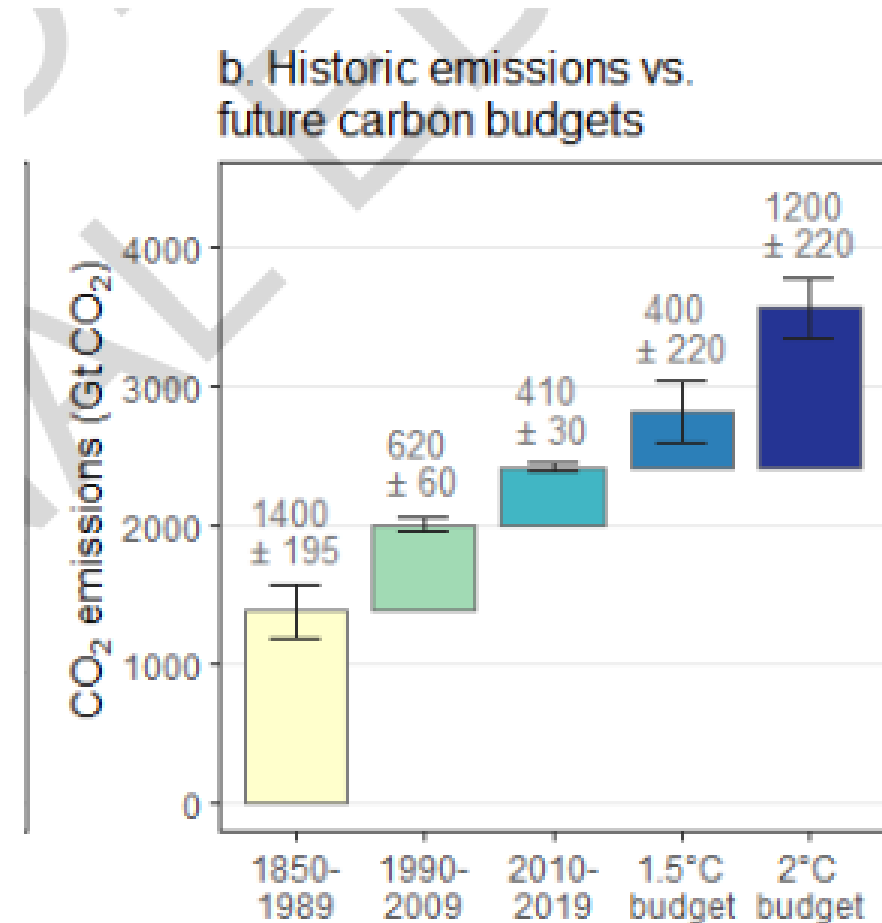
“Demand-side measures and new ways of end-use service provision can reduce global GHG emissions in end use sectors by 40-70% by 2050”

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

Samtidig ønsker folk måske ikke mere af det samme? - Præferencer er ikke altid konstante, selvom modellerne forudsætter det

«Samfunnsøkonomiske analyser skal vise virkninger på innbyggernes velferd, beregnet nedenfra og opp, basert på kunnskap om valgene vi gjør og ønskene og behovene vi har (**preferanser**).»

Men folk er ikke alltid rationelle, så «hvis vi hadde gjort en samfunnsøkonomisk analyse av strengere røykelover på forhånd basert på eksisterende kunnskap om preferansene, ville tiltaket framstått mindre lønnsomt enn dersom analysen ble gjort i ettertid»

Og fordi data baserer sig på det eksisterende system, er der indbygget **status quo bias**: «For eksempel kan det være at en overordnet analyse av transportsystemet i et byområde vise at det lønner seg med en høy kollektivandel, mens analyser av enkelttiltak som gir økt tilgjengelighet for privatbil viser at disse lønner seg selv om de undergraver den overordnede politikken.»



Artikkelforfatteren fokuserer på forholdet mellom samfunnsøkonomi og biltrafikk i byområder, «ettersom dette berører noen faglige spørsmål som jeg mener fortjener mer oppmerksomhet.» Illustrasjonsfoto (fra tiden før en omfattende veiomlegging i denne delen av Oslo fant sted): F. Dahl

Samfunnsøkonomiske analyser:

Favoriserer de veibyggning i by?

Publisert 12.05.2021

KRONIKK: Det er flere uavklarte spørsmål knyttet til forholdet mellom samfunnsøkonomisk lønnsomhet og biltrafikk i byområder. Samfunnsøkonomeer bør bidra til å svare på disse.

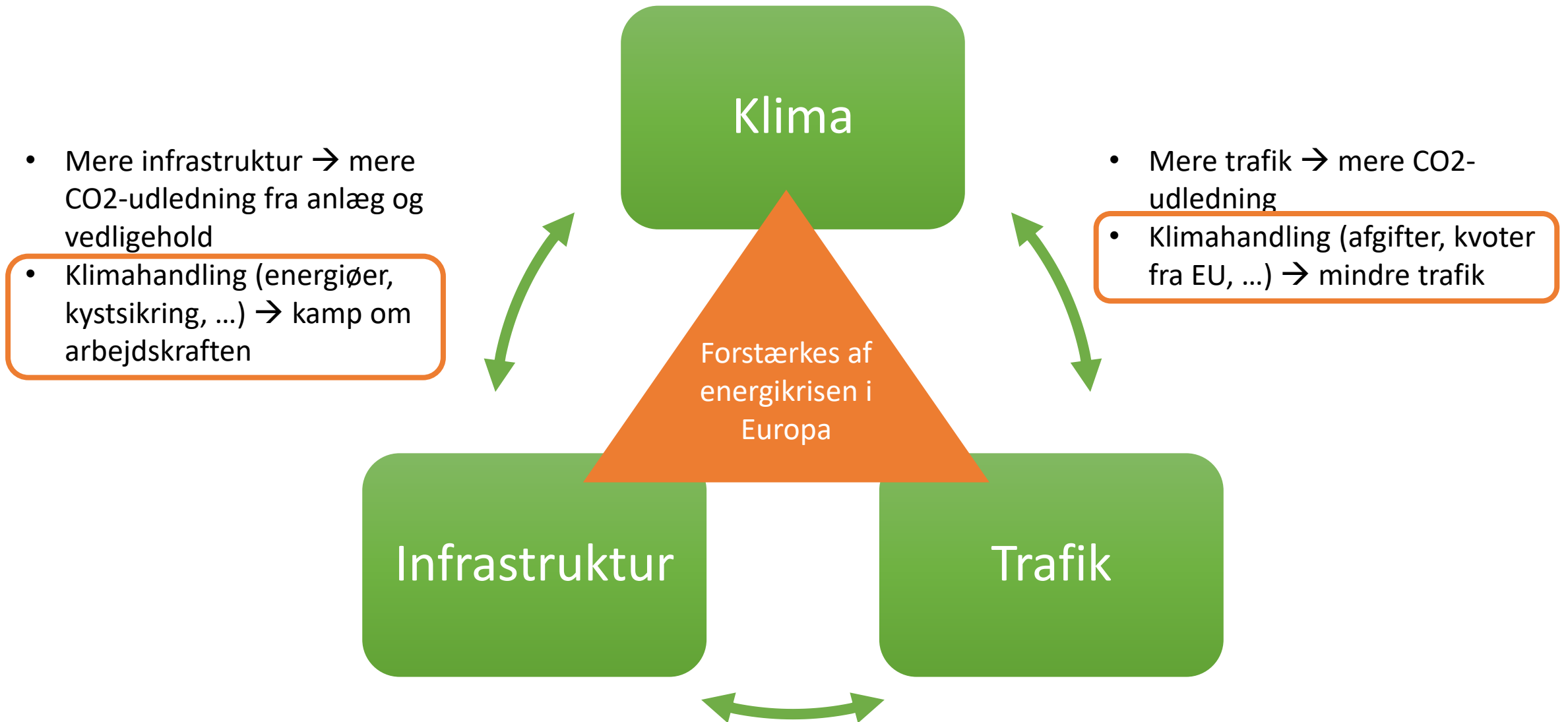


AV ASKILL HARKJERR HALSE

Forskningsleder for samfunnsøkonomiske analyser ved Transportøkonomisk institutt (TØI)
ash@toi.no



Klimahandling vil dæmpe trafikken



- Mere infrastruktur → mere og/eller hurtigere trafik
- Mere trafik → mere vedligehold og flere eksternaliteter

”... fra juni 2022 til juni 2026 er eller skal igangsættes ... arbejder for 27 mia. kr. infrastruktur, hvilket omfatter bl.a. etablering, renovering og ombygning af veje, cykelstier, jernbaner, broer m.v. Denne post omfatter i alt 111 projekter fordelt over hele Danmark.

Søger man på veje alene kommer der 754 projekter til 72 mia. kr. frem indenfor bl.a. renovering, anlæg, etablering, ombygning, opgradering og vedligehold af veje, fortove, cykelstier og byrum.

Og ikke nok med det. Kommunerne skal også lige koordinere med de 263 kloakprojekter til 20 mia. kr. samt den nødvendige omlægning, renovering og etablering af vandforsyningen.”

Udbygning af fjernvarmenettet sætter en prop i trafikken

ANLÆG | Af Louise S. Strøbech | 5. aug. 2022 KL. 09:44



Der bliver lagt stort pres på trafikken og fremkommeligheden, når den store infrastrukturplan skal flettes sammen med bl.a. udbygning af fjernvarmenettet og opgradering af kloakkerne. Foto: Vejdirektoratet

Vi skal derfor 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 analyserer derfor Danmarks tilgang til infrastruktur

Analysen skal:

- Belyse de klimamæssige konsekvenser, som infrastrukturanlæg kan have
- Opregne de klimapolitiske rammer for at vurdere projekternes effekter og betydning
- Sammenfatte de eksisterende rammer for beslutninger om infrastruktur
- Diskutere udfordringer ved og metoder til at omsætte de klimapolitiske mål i rammer og krav til infrastrukturprojekter, herunder brugen af forudsætninger (for eksempel med hensyn til trafikvækst), som konflikter med vores klimamål
- Foreslå en række principper der kan sikre tilstrækkelig hensyntagen til klima i planlægning og prioritering af infrastruktur, både allerede besluttede projekter og mulige nye projekter
- Drøfte om principperne med fordel kan udmøntes i tre klimastrategiske vurderingsniveauer: 'Om', 'hvornår' og 'hvordan'

'Om' planer og projekter overhovedet bør gennemføres i lyset af klimamål og rammer (og derfor bør undergå nærmere analyse)

'Hvornår' planer og projekter er mest hensigtsmæssige at gennemføre i lyset af teknologisk udvikling af transportmidler, energiforsyning og infrastruktur i retning af lavere klimapåvirkning

'Hvordan' aktuelle relevante projekter bør gennemføres, herunder opstilling af konkrete klimakrav til udbud af anlægsopgaver, drift og anvendelse, således at der også sker en innovation i anlægssektoren til gavn for både Danmark og resten af verden

Mulige principper for 'om'

Er projektet ...

- Velbegrundet i sig selv og konsistent med Danmarks overordnede mobilitets-strategi (når vi måtte få en sådan)?
- Arealeffektivt og netto-reducerende?
- CO₂-reducerende / indenfor sektorens rest-CO₂-budget?
- Mere sundhedsfremmende end sundhedsskadeligt?
- Mere lighedsskabende end ulighedsskabende?
- ...

Til inspiration: Wales' Roads Review Panel

I 'Terms of Reference for Road Review Panel' anføres at der er behov for at gennemlyse de vejprojekter der allerede er planlagt og i pipeline. Det skal sikres at de er i overensstemmelse med prioriteringerne i Wales' transportstrategi og at de ikke undergraver klimamålene ved at føre til øget CO₂-udledning fra udvikling af vejnettet.

Panelet har 5 hovedopgaver:

- 1) At sikre at alle kommende vejinvesteringer er i overensstemmelse med Wales' transportstrategi og det seneste klimabudget iht. Net Zero Wales
- 2) Opstille kriterier for at tage stilling til alle vejprojekter.
- 3) Bruge kriterierne til at vurdere hvilke af de nu planlagte vejprojekter der bør hhv. gennemføres, modificeres eller droppes.
- 4) Opstille vejledning i hvordan vejareal kan omfordeles på relevante steder
- 5) Belyse hvordan besparelser kan bruges til at indhente efterslæb i vejvedligeholdelse.

Mens panelet arbejder, er alle vejprojekter sat på pause, undtagen igangværende/kontraktudmøntede arbejder samt visse mindre projekter. Omkring 60 vejprojekter er omfattet af panelets overvejelser.

A propos 'om'...

ING/
NYHEDER BLOGS DEBAT AVIS SEKTIONER ▾ MERE ▾ IDA-ADGANG VERSION2 PRO EVENT JOB

VORES FOKUS SLUT MED RUSSISK GAS MÅNEREJSEN GIFTIGE FLUORSTOFFER KRIGENS TEKNOLOGI POWER-TO-X ING/TECH FLERE >

Aarhus Havn har for lidt plads til virksomheder: Udvidelse på 100 hektar ramt af protester



PLUS.

Det er denne udvidelse af havnen, som der lige nu er åben krig om i Aarhus. (Illustration: Cowi)

Job fra **JOBFINDER**

ANDRE JOB

- ENERGINET** Kabelspecialist
- SIEMENS Gamesa** Technical Project Manager
- Vejdirektoratet** Fagansvarlig til trafikafvikling hos Vejdirektoratet
- NEXEL** Anlægsspecialist til én af Danmarks største elforsyningsvirksomhe...
- DTU** Associate Professor or DTU Tenure Track Assistant Professor in...

”Et af kerneargumenterne bag udvidelsen er, at Aarhus Havn, som driver havnen, har måttet afvise virksomheder på grund af kapacitetsmangel.

Ingeniøren har spurgt selskabet, hvor mange konkrete afvisninger, det drejer sig om, men det har det ikke ønsket at uddybe.

»Vi oplyser ikke om kundeforhold. Det gælder både vedrørende nuværende og kommende kunder, og vi fører generelt ikke statistik over, hvornår vi må afvise virksomheder,« oplyser Daniel Møller Jensen, kommunikationsansvarlig ved Aarhus Havn.

De har dog ikke svaret på, hvorvidt de mener, at oplysningen er relevant, når den indgår som et af hovedargumenterne for udvidelsen.”

