

Transportministeriet har fået udviklet en Klimamodel til beregning af effekter på klima og samfundsøkonomi af kombinationer af infrastrukturprojekter. Metoden er nærmere beskrevet i notatet ”Klimaeffekt og samfundsøkonomi af regeringens udspil *Danmark fremad*” af 22. april 2022, som offentliggjort på Transportministeriets hjemmeside.

Infrastrukturplan 2035 vurderes at medføre en reduktion i CO₂-udledningen fra trafikken på ca. 41.000 ton årligt, når projekterne er gennemført i 2035. Den konkrete påvirkning på klimaet i de enkelte år frem mod 2035 vil afhænge af, hvornår de enkelte projekter bliver igangsat mv.

Tabel 1
Estimeret klimaeffekt af aftale om Infrastrukturplan 2035

| Ton CO ₂ e | Årligt når gennemført (2035) |
|--------------------------------------|------------------------------|
| Aftale om Infrastrukturplan 2035 | - 41.000 |
| - heraf vejprojekter | + 53.000 |
| - heraf kollektiv transportprojekter | - 2.000 |
| - heraf grønne tiltag | - 92.000 |

Anm.: Estimatet indeholder hovedparten af projekterne i Infrastrukturplan 2035. Enkelte projekter er ikke medregnet grundet manglende data, men disse vurderes ikke at have betydning for fortegnet af den samlede klimaeffekt. Effekterne er afrundet.

Kilde: Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen og egne beregninger.

Som det fremgår af tabel 1, vurderes investeringer i ”klassiske infrastruktur” samlet set at give en merudledning på 51.000 ton CO₂ årligt. Dette opvejes af grønne tiltag, som i beregningen består af klimavenlig asfalt og batteritogsprojekter i Midt- og Vestjylland, på Svendborgbanen og på strækningen Holstebro-Skjern, samt pulje til ladeinfrastruktur på privatbanerne. Disse bidrager samlet set med en reduktion i CO₂-udledningen på 92.000 ton.

For CO₂-reduktionen fra en omstilling fra dieseltog til batteritog på privatbanerne er det lagt til grund, at regionerne med en statslig pulje til finansiering af ladeinfrastruktur får incitament til at gennemføre omstillingen ved anskaffelse af batteritog, idet de årlige driftsomkostninger inklusive afskrivninger vil være mindre ved en anskaffelse af batteritog sammenlignet med dieseltog. Der er heri ikke medregnet en CO₂-reduktion fra togtrafikken i Region Nordjylland, idet levetiden for 15 af Nordjyske Jernbaners nuværende dieseltog først udløber 2047-2051.

Den estimerede klimaeffekt af regeringens udspil, *Danmark fremad*, var på 41.000 ton CO₂ årligt, når projekterne er gennemført i 2035. Således er klimaeffekten den samme som Infrastrukturplan 2035, idet den forøgede årlige CO₂-udledning fra investeringer i ”klassiske infrastruktur” opvejes af bidraget fra pulje til ladeinfrastruktur på privatbanerne.

I Infrastrukturplan 2035 indgår en lang række øvrige grønne tiltag, som ikke indgår i beregningen, idet disse er vanskelige at estimere den direkte klimaeffekt af. Disse tiltag bidrager dog også til den grønne omstilling. Det drejer sig om:

- Pulje til flere grønne busser og flextrafik
- Pulje til cyklisme
- Grøn pulje til biodiversitet
- Ramme til ladeinfrastruktur
- Takstudvalg - grøn takstreform.
- Pulje til mere trygge og attraktive stationer
- Pulje til el-delebiler
- Sommerrejsepas
- Pulje til drivmiddelinfrastruktur til tung vejtransport

Samfundsøkonomi

På baggrund af beregninger i Klimamodellen vurderes projekterne i Infrastrukturplan 2035 at have et positivt samfundsøkonomisk afkast på mere end 20 mia. kr.

For de projekter i Infrastrukturplan 2035, hvor det er muligt at beregne samfundsøkonomien, er estimeret til at medføre samfundsøkonomiske gevinster for ca. 35 mia. kr. for både lav og høj CO₂-pris. Af Infrastrukturplan 2035 indgår dog også projekter og grønne tiltag, hvor der ikke eksisterer samfundsøkonomiske beregninger. På den baggrund er der lagt en konservativ vurdering til grund på mere end 20 mia. kr.