

Vejen til grøn omstilling i asfaltbranchen

Klimaudspil fra Asfaltindustrien



ASFALTINDUSTRIEN

1 Indledning

Klimakrisen og den grønne omstilling er et anliggende for alle, og Asfaltindustrien er ingen undtagelse. Virksomhederne i asfaltbranchen har i de senere år gjort en stor indsats for at begrænse energiforbruget og mindske CO₂ og andre emissioner

I dag er CO₂-udledningen fra energiforbruget ved produktion af et ton asfalt ca. halvdelen af, hvad den var i 1990. Så det går den rigtige vej.

Virksomhederne i Asfaltindustrien har viljen og planerne til at reducere CO₂-udledningen yderligere. Men ofte støder de på begrænsninger: I de offentlige udbud, der ikke efterspørger mindre klimabelastende asfalt. I det offentlige bureaukrati i form af godkendelsesprocesser, regler og klagesager. I rammer, der ikke fremmer investeringer i løsninger med lavere CO₂-aftryk.

Det er et stort problem. For så kommer vi ikke i mål med den grønne omstilling og med klimamålsætningerne.

Det er samtidig vigtigt at udbygge og vedligeholde vores veje og cykelstier, som ikke bare er helt fundamental infrastruktur og grundlag for velstand og velfærd i vores samfund. For godt vedligeholdte veje bidrager til færre CO₂-emissioner og mindre støj fra biler og busser, og gode cykelstier er en forudsætning for, at flere vil tage cyklen. Vejene og cykelstierne skal selvfølgelig bygges med stadig min-

dre klimabelastning. Men det kræver, at barriererne ryddes af vejen.

Derfor lancerer Asfaltindustrien dette udspil, der skal vise vej til bedre rammer for at fremme grøn omstilling og CO₂-reduktioner.

Vi håber, udspillet kan give anledning til inspiration, debat og forhåbentlig også, at forslagene i udspillet bliver gennemført. For de vil betyde en reel forskel for asfaltbranchens muligheder for at producere og udlægge asfalt med et mindre CO₂-udslip.

Udspillet har først og fremmest fokus på asfaltbranchen og de rammevilkår, der er nødvendige for vores egen grønne omstilling. Flere af forslagene vil dog styrke den grønne omstilling både i asfaltbranchen og i det øvrige erhvervsliv.

Asfaltindustriens medlemmer er klar til at levere endnu mere. Men rammerne skal være bedre.

Målsætningen er klar – vi skal være CO₂-neutrale senest i 2045. Lige som resten af Danmark.



Asfalt består af ca. 90 procent sten. De sidste 10 procent er især binde-midlet bitumen, som er et olie-produkt, samt forskellige additiver.

Alle dele opvarmes typisk til mellem 140 og 180 grader og blandes sammen til asfalt. Ingen af delene brændes af og udleder derfor ikke CO₂ direkte.

Det er gennem fremstillingen, transporten og opvarmningen af materialerne før sammenblandingen at der især udledes der CO₂.

Transporten af asfalten fra værkerne er typisk temmelig kort, da asfalten skal udlægges varm.

2 Resumé

Den grønne omstilling af asfaltbranchen sker ikke med en enkelt beslutning eller teknologi. Tværtimod er det en proces med utallige beslutninger og mange forskellige teknologier.

I asfaltbranchen arbejder virksomhederne med bl.a. skift til mere bæredygtige energiformer, overdækning af materialer, lavtemperaturproduktion, energibesparende teknologi og øget anvendelse af genbrugsasfalt og biobaserede bindemidler. Det er omkostningstungt og kræver derfor store investeringer.

Offentlige og private vejmyndigheder kan blive bedre til at efterspørge løsninger og stille udbudskrav, som fremmer den grønne omstilling.

Staten bør beskære unødigt bureaukrati, som står i vejen for den grønne omstilling, og fastlægge klare rammer og planer, der fremmer den grønne omstilling.

Det er helt afgørende, at både myndigheder og virksomheder trækker i samme retning.

Den grønne omstilling handler om at skabe de bedst mulige rammer for at kunne tage beslutninger, at kunne investere og at kunne arbejde med teknologierne.

Vi peger med dette udspil på en række rammevilkår, som er vigtige for, at asfaltbranchen i Danmark kan videreføre og gennemføre den grønne omstilling og blive CO₂-neutral senest i 2045.

Asfaltindustrien ser frem til at fortsætte dialogen om den grønne omstilling og om, hvordan vi nedbringer asfaltens CO₂-udledninger.

ANBEFALINGER

1. En baseline-model for CO₂-krav i offentlige udbud
2. En klimapulje samt flere teststrækninger og pilotprojekter
3. Klimaoptimering af materialekrav til asfalten
4. Ny fælles udviklingsplatform
5. Klimakodeks for kommunale asfaltudbud – og åbenhed for nye løsninger
6. Mindre bureaukrati til gavn for miljø og klima
 - a: Mindre ændringer på anlæg bør ikke udløse nye miljøgodkendelser
 - b: Ændringer af eksisterende anlæg i landzone skal ikke udløse ny lokalplan
 - c: Klagenævn skal kun behandle det påklagede
7. Gennemskuelige afgiftssystemer – og fritagelse for CO₂-afgift på bæredygtige brændstoffer
8. National råstofplan, national havnestrategi og støtte til grøn omstilling af vejtransport
9. Forlængelse af den statslige Infrastrukturplan 2035

Med disse rammer på plads vil virksomhederne kunne foretage investeringer i grøn omstilling og mindske CO₂-udledningen til gavn for os alle.

3 Baggrund og metode

3.1. BAGGRUND

Siden 1990 har virksomhederne i Asfaltindustrien arbejdet målrettet med at reducere klimabelastningen pr. ton produceret asfalt. Ikke mindst i selve produktionen på asfaltværket, for produktionen er den del af asfaltens livscyklus, som asfaltvirksomhederne selv kontrollerer, og som har den største klimapåvirkning (fase A3, se mere nedenfor).

Ifølge data indberettet til Asfaltindustrien er CO₂-udledningen ved energiforbruget i produktionen af et ton asfalt i Danmark reduceret med ca. 48 procent i 2024 sammenlignet med 1990.

Denne reduktion dækker udelukkende selve produktionsleddet på asfaltværkerne (fase A3), som er den største kilde til emissioner, og den gælder ikke fremstilling af råmaterialer, transport og udlægning, hvor der ikke findes præcise data på brancheniveau. Asfaltindustrien arbejder dog på at kunne dokumentere disse øvrige faser.

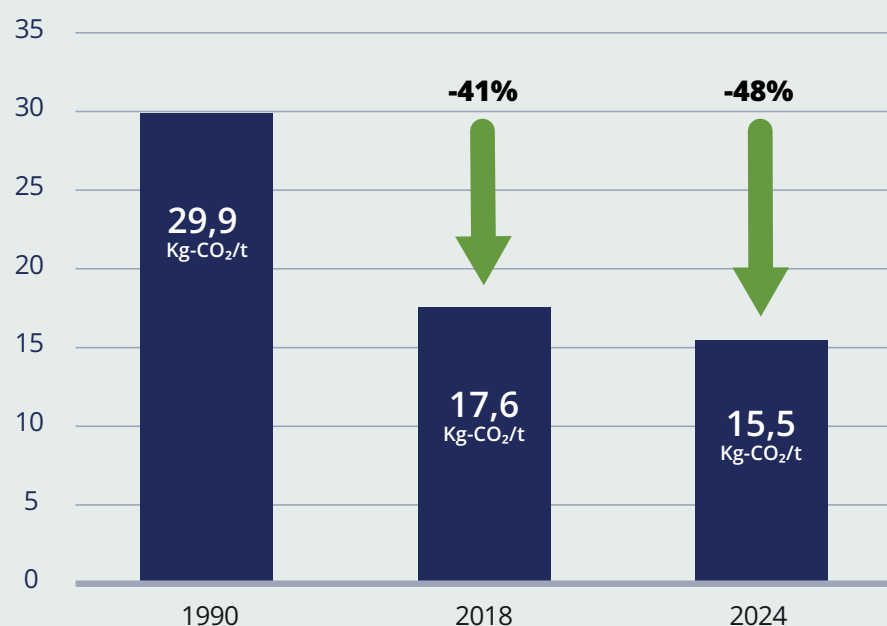
Tallet for CO₂-udledningen fra selve produktionen bruges til at måle fremskridt i branchens reduktion

i drivhusgasudledning i forhold til 1990-niveau. Da data fra 1990 er sparsomme, bygger beregningerne på daværende produktionsforhold og faglige skøn. For 2018 og 2024 er udledninger opgjort ud fra indberetninger til Asfaltindustrien samt tal fra Energi styrelsen.

De 48 procents reduktion i 2024 er en forbedring siden 2018, hvor reduktionen blev estimeret til ca. 40 procent. Udviklingen er indtil videre drevet af indførelsen af certificeret biogas i produktionen samt overdækning af materialer og andre energieffektiviseringer.

Der er i dag 35 asfaltfabrikker i Danmark. I alt produceres der 3,5 - 4 millioner tons asfalt i Danmark årligt. I 2024 gav det en samlet, absolut CO₂-udledning fra selve produktionen på ca. 57.000 ton CO₂. Dette tal er også faldende. I 2018 lå det på ca. 69.000 ton CO₂. Det absolutte tal stiger og falder naturligvis med produktionens samlede størrelse. Derfor anvender vi oftest de relative tal for CO₂-udledning pr. ton asfalt.

Kg-CO₂/t



Figur 1 -Udviklingen i CO₂-udledningen fra energiforbruget ved produktion af 1 ton asfalt fra 1990 til 2024

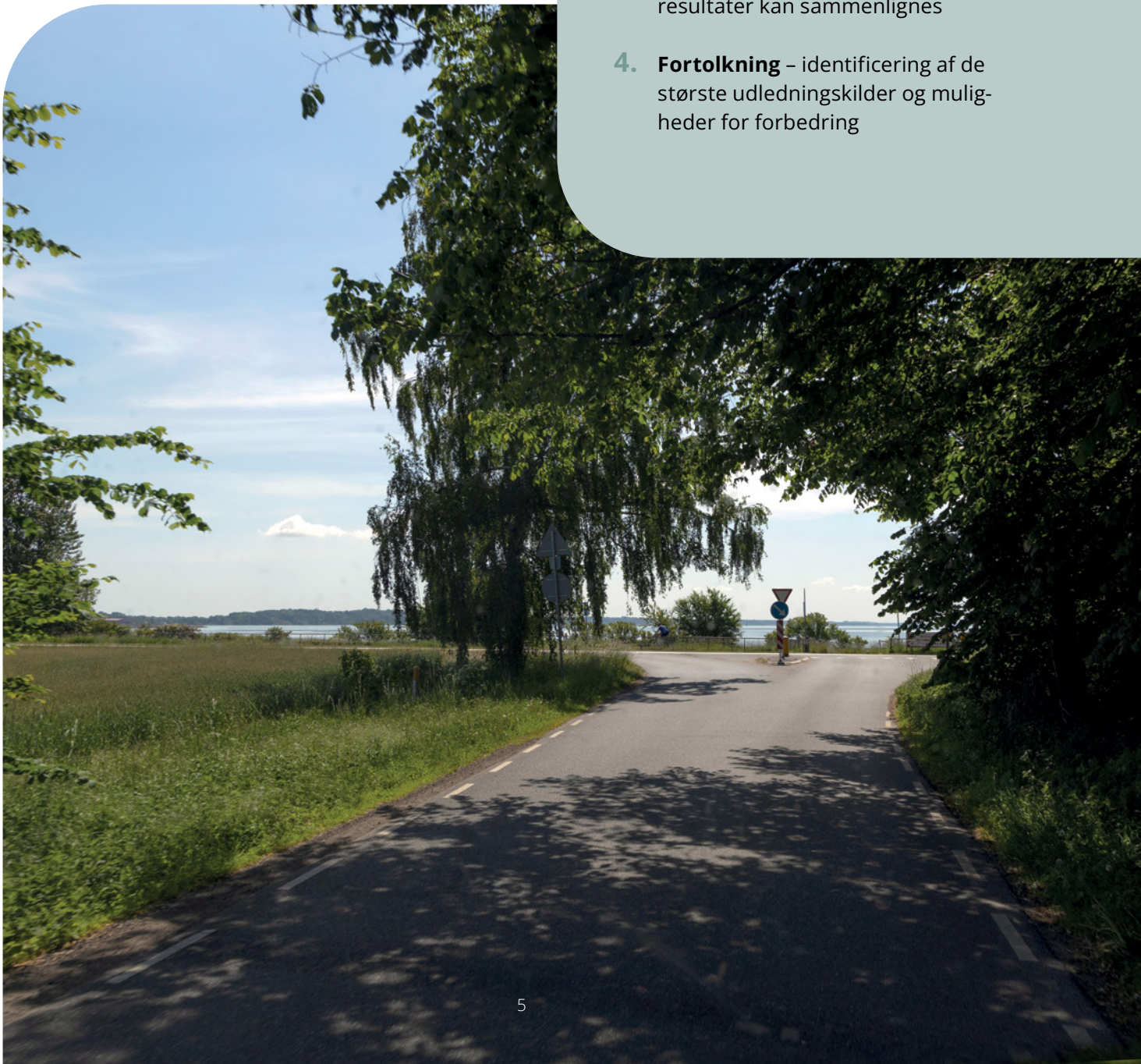
3.2. DATAGRUNDLAG OG METODE

Branchen bruger i stigende grad miljøvaredeklarerationer (EPD'er) for at skabe gennemsigtighed og sammenlignelighed. En EPD bygger på en livscyklusanalyse (LCA), som beregner et produkts samlede miljøpåvirkning fra råmaterialer til produktion, brug og eventuel genanvendelse.

LCA'er bruges både til dokumentation og som værktøj til at udvikle nye løsninger. Metoden er grundlaget for EPD'er og en central drivkraft i asfaltbranchens grønne omstilling.

EN LCA FØLGER INTERNATIONALE STANDARDER OG BESTÅR AF FIRE TRIN:

1. **Formål og afgrænsning** – hvad måles (f.eks. CO₂ pr. ton asfalt), og hvilke livscyklusfaser indgår. I asfaltbranchen fokuseres typisk på **A1–A3**: Råmaterialer, transport og produktion
2. **Livscyklusopgørelse** – registrering af energiforbrug, materialer, transporter og emissioner
3. **Miljøpåvirkningsvurdering** – beregning af CO₂-ækvivalenter, så resultater kan sammenlignes
4. **Fortolkning** – identificering af de største udledningsskilder og muligheder for forbedring



3.3 ASFALTENS LIVSCYKLUS

Asfaltens livscyklus opdeles i faser, som bruges i LCA og EPD'er til at kortlægge klimaaftryk.

A1: Udvinning og forarbejdning af råmaterialer

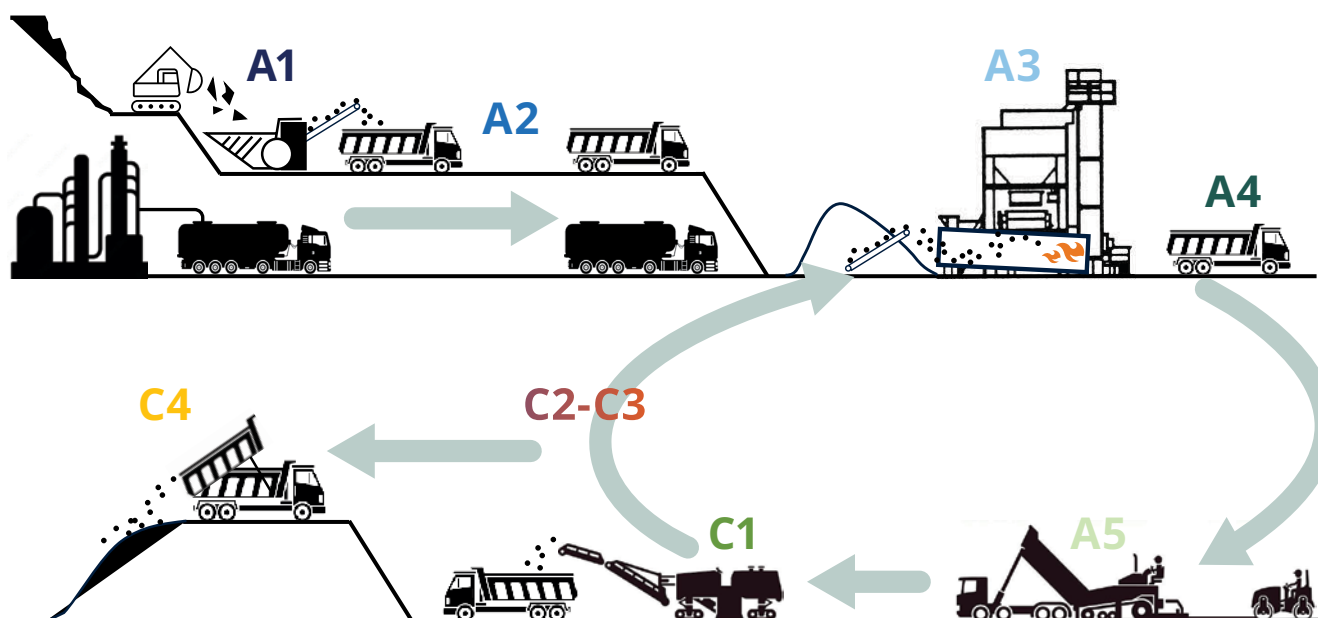
A2: Transport til asfaltværket

A3: Produktion og energiforbrug til blanding

A4: Transport af færdig asfalt

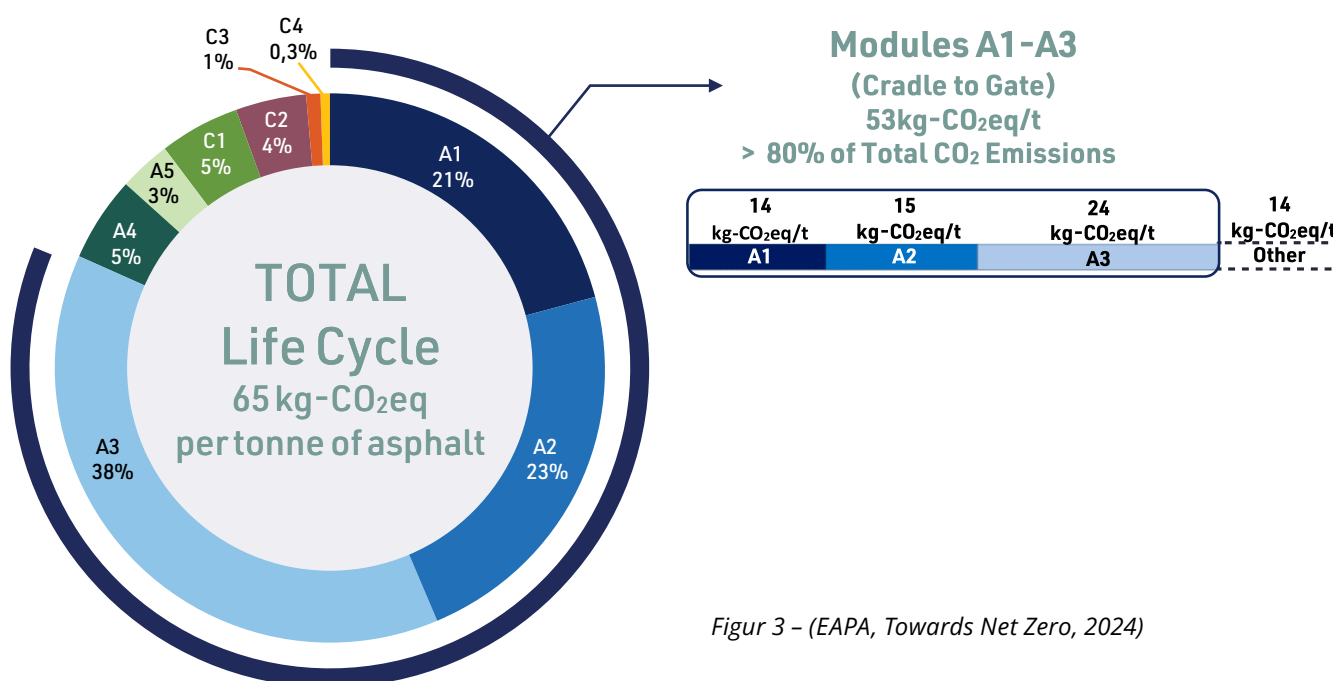
A5: Udlægning og komprimering

C1-C4: Genbrug, behandling eller deponi af asfalt



Figur 2 – (EAPA, Towards Net Zero, 2024)





Figur 3 – (EAPA, Towards Net Zero, 2024)

3.4 KLIMAAFTRYKKET I ASFALTENS LIVSCYKLUSFASER

Internationale analyser, bl.a. fra den europæiske asfaltorganisation, EAPA, viser tydeligt hvilke livscyklusfaser, der bidrager mest til klimaafttrykket:

Ifølge EAPA sker over 80 procent af CO₂-udledningen i A1-A3 – altså råmaterialer, transport til værket og selve produktionen. A4 og A5 (transport til

byggeplads og udlægning) udgør mindre end 10 procent af den samlede udledning, men fylder ofte mest i myndighedskrav, f.eks. til fossilfri maskiner. Branchen peger derfor på, at det største potentiale ligger i systematisk arbejde med råvarevalg, energieffektiv produktion og logistik til værket.



Asfalt kan genbruges 100 procent. Når der tilsættes knust genbrugsasfalt i produktionen, kan man spare på jomfruelige materialer, primært sten og bitumen.

Der spares CO₂-udledning fra udvinding af de jomfruelige materialer, hvilket samlet set gør genbrugsasfalt til en gevinst for miljø og klima.

Der blev genbrugt ca. 1,14 million tons asfalt i Danmark i 2024. Det svarer til en genbrugsprocent på ca. 31 – og det bør være muligt at nå 40 procent genbrug i fremtiden.

Øget genbrug er et helt afgørende bidrag til den grønne omstilling i asfaltbranchen.

4.1 HVOR STÅR VI I DAG?

Asfaltbranchen har i løbet af de seneste år iværksat en række konkrete tiltag, som samlet bidrager til at nedbringe CO₂-udledningen og styrke branchens grønne omstilling. Indsatsen spænder fra brændselsvalg og procesoptimering til genbrug og overdækning af materialer.

Biobrændsler og grøn energi

Produktionen af asfalt kræver store mængder energi, især til opvarmning af stenmaterialer. Der anvendes primært fossile brændsler, før i tiden olie, nu primært gas. Flere virksomheder er derfor begyndt at skifte til certificeret biogas og biodiesel (HVO). Der anvendes også elektricitet, hvor det er teknisk muligt – for eksempel til opvarmning af bitumentanke.

Biogas og HVO-diesel kan reducere CO₂-udledningen fra produktionen markant, og fordi den er baseret på organisk affald, betragtes den som klimaneutral. Andre energiformer ligger lidt længere ude i fremtiden, men visse steder i verden anvendes biomasse og brint til opvarmning. Og det bør bemærkes, at selv en konvertering af de resterende fuelolie-baserede værker til gas vil give en lavere klimabelastning.

Tilgængelighed, økonomi, infrastruktur og rammevilkår er afgørende for, at flere værker kan omlægge til lavemissions energiformer.

Lavtemperaturproduktion

Produktion af asfalt ved lavere temperaturer – typisk 20–40 °C under niveauet for traditionel varmblanding – kan reducere energiforbruget, hvilket direkte mindsker CO₂-udledningen. Teknologien er kendt som Warm-Mix Asfalt (WMA), og den er udbredt i flere europæiske lande. Der findes også andre lavtemperaturteknologier, eksempelvis brug af skumbitumen samt såkaldt Bitumen Stabiliseret Materiale (BSM), hvor asfalten fræses af og lægges ned i samme proces.

I Danmark er anvendelsen af andre lavtemperaturteknologier end skumbitumen dog fortsat begræn-

set. Enkelte aktører i branchen benytter teknologi-erne, men en bredere implementering forudsætter givetvis en større vægt på CO₂-reduktion i udbudskriterier.

Selvom de ikke kan betragtes som en fuldstændig løsning på asfaltbranchens klimaudfordringer, er lavtemperaturproduktion veldokumenteret teknologi, der kan bidrage til reduktion af udledninger, hvor det kan ske uden at gå på kompromis med hverken holdbarhed eller kvalitet.

Overdækning og fugtreduktion

En væsentlig del af energiforbruget på asfaltværker går til tørring af stenmaterialer. For at reducere dette forbrug har flere asfaltvirksomheder investeret i tagoverdækning af oplagspladser. Det mindsker fugtindholdet og dermed energibehovet. Fast overdækning kan kombineres med solceller på tagene, hvilket yderligere kan bidrage til grøn omstilling.

Udbredelsen af tagoverdækning begrænses dog fortsat af administrative barrierer, herunder brandregler og kommunale godkendelsesprocesser, som kan forsinke, fordyre eller helt forhindre opførelse af overdækninger.

Ifølge den europæiske asfaltorganisation, EAPA, kan en reduktion af materialefugt medføre en energibesparelse på op til 5 procent frem mod 2030. Asfaltindustrien vurderer, at en systematisk indsats for overdækning af materialer i Danmark kan bidrage tilsvarende.

For at realisere det fulde potentiale kræves en kombination af investeringer og klare rammevilkår i tæt samspil mellem branchen og relevante myndigheder.

Energieffektivisering og planlægning

Asfaltbranchen har i en årrække arbejdet målrettet med at reducere energiforbruget i produktionen og i virksomhedernes øvrige aktiviteter. Det har blandt andet resulteret i større og mere energieffektive asfaltværker samt teknologiske forbedringer i udstyret. Der gennemføres isolering af tromler og

bitumentanke, indføres nye kontrolsystemer, optimeres blandehastigheder, mv. Der reduceres tomgangskørsel og mindskes spild. Alt sammen bidrager til effektivisering og mindre energiforbrug, og dette arbejde fortsætter naturligvis.

Nye teknologier som bl.a. varmepumper, genvinding af overskudsvarme og øget digitalisering forventes også at forøge effektiviteten fremadrettet, men dette kræver investeringer og klare rammevilkår.

Øget anvendelse af genbrugsmaterialer

Asfaltbranchen har gennem det seneste årti markant øget brugen af genanvendte materialer. 2024 blev et rekordår med over 1,1 mio. tons genbrugsasfalt indarbejdet i produktionen, uden at man går på kompromis med kvalitet og holdbarhed. For tredje år i træk er genbrugsandelen over 30 procent, hvilket betyder, at branchens mål for 2030 på dette område allerede er opfyldt – på trods af at enkelte kommuner fortsat fastholder særkrav, der sætter begrænsninger for indholdet af genbrug i asfalten.



Genanvendelse reducerer behovet for jomfruelige råstoffer, som i stigende grad er begrænsede ressourcer. En udfordring fremadrettet bliver at fastholde og udbygge niveauet af genbrug – samtidig med at mængden af tilgængelig genbrugsasfalt ikke nødvendigvis følger med efterspørgslen. Branchen arbejder derfor løbende på at udvikle nye teknologier og metoder, der kan udvide genbrugspotentialet yderligere, herunder med andre genbrugsmaterialer. Dette kræver også nye investeringer i asfaltværkerne, oplag mv.

Asfaltindustrien vurderer, at hvis genbrugsandelen øges til ca. 40 procent, hvilket bør være muligt, kan det medføre en besparelse på op til 5 procent af den nuværende CO₂-udledning.

Øget anvendelse af biobaserede bindemidler mv.

Traditionelle fossile bindemidler som bitumen vil over tid kunne udfases til fordel for mere biobaserede bindemidler med et lavere klimaaftryk. Nogle kan minde meget om bitumen, mens andre kan være helt anderledes, eksempelvis baseret på lignin fra træproduktion eller på svampe.

Der foregår en stor teknologisk udvikling på dette felt i øjeblikket – og Danmark er med i front. Det er dog vigtigt med tests og forsøgsstrækninger, så den praktiske anvendelse kan afprøves i virkeligheden. Der er ikke meget vundet ved at spare CO₂ i asfaltproduktionen, hvis vejen ikke kan holde til belastningen og må renoveres hyppigere, eller hvis asfalten ikke kan genbruges. Og uden de vigtige tests kan det ikke afklares, hvad der vil være hensigtsmæssigt for at sikre både kvalitet og klima.

Tilsvarende er det afgørende, at vejregler eller andre standarder ikke forhindrer anvendelsen af nye bindemidler og andre produkter, som har lavere klimabelastning, og som ikke kompromitterer kvalitet, genbrug, miljø, sundhed mv.

4.2 BARRIERER OG UDFORDRINGER

Asfaltbranchen har i de senere år udviklet og implementeret en række dokumenterede teknologier og metoder, der effektivt kan reducere CO₂-udlednin-

gen. Potentialet er tydeligt, men udbredelsen begrænses i dag af en række strukturelle og politiske barrierer.

For at realisere det fulde potentiale i den grønne omstilling kræves der tydelig politisk prioritering, justering af udbudspraksis og etablering af langsigtede rammer og målrettede forsøgsordninger.

Først og fremmest er efterspørgslen efter asfalttyper med en mindre klimabelastning ikke høj nok i Danmark. Hvis offentlige udbud ikke efterspørger klimaløsninger, eller hvis der stilles for snævre krav til materialevalg, maskiner eller lignende, så får branchen sværere ved at gennemføre den grønne omstilling. Tests, pilotprojekter og prøvestrækninger indgår i højere grad i infrastrukturudbygningen i eksempelvis Sverige, hvor man bl.a. har lavet forsøg med små asfaltstrækninger, som er teknisk klimaneutrale.

Asfaltindustriens grønne omstilling kræver desuden store investeringer i nyt eller opgraderet produktionsapparat. Men når asfaltværker skal opgraderes for at spare energi, ressourcer og emissioner, udløses desværre ofte et væld af administrativt bøvlg og benspænd. Som regel skal der flere godkendelser og tilladelser til, og sagsbehandlingstiden for disse kan være lang. Nogle afgørelser kan efterfølgende påklages med endnu en lang sagsbehandlingstid til følge. Den samlede proces kan tage mange år – og så kan den teknologi, virksomheden havde ansøgt om og fået godkendelse til, være forældet. Dette er en markant bremse på investeringer.

De godkendelsessystemer, samfundet har sat op for at beskytte miljø og klima, får dermed den stik modsatte effekt.

Samtidig er langsigtede og stabile statslige planer afgørende for forsyningssikkerheden og for investeringer i den grønne omstilling. Nationale planer og strategier bør derfor gennemføres som lovet, herunder for erhvervshavne og råstoffer.

En effektiv grøn omstilling af asfaltbranchen forudsætter desuden et tættere samspil mellem virksomheder, myndigheder og vidensinstitutioner.

5 Politiske anbefalinger

Politisk og administrativt medspil er afgørende for, at asfaltbranchen kan skalere eksisterende løsninger og udvikle og implementere nye teknologier.

I det følgende præsenteres en række konkrete forslag til politiske tiltag, som kan accelerere omstillingen og sikre, at asfaltbranchen også fremadrettet bidrager konstruktivt til opfyldelsen af Danmarks klimamål, ikke mindst at opnå CO₂-neutralitet senest i 2045.

5.1. BASELINE-MODEL FOR OFFENTLIGE UDBUD

Asfaltindustrien foreslår, at der anvendes en udbudsmodel med en baseline for asfaltens CO₂-udledning. Modellen indebærer, at der i offentlige udbud for både nyanlæg og vedligehold fastsættes et maksimum for forskellige asfalttypers CO₂-emissioner, så asfaltvirksomhedernes EPD'er fungerer som et kvalifikationskrav til hvert projekt.

Vejdirektoratet og flere kommuner stiller allerede krav om udarbejdelse af EPD'er ved asfaltudbud, og udgangspunktet for en baseline-model er således allerede til stede, idet det nuværende system med EPD'er og LCA kan anvendes. En sådan model medfører, at producenter og entreprenører har metodefrihed til at opfylde de fastsatte klimamål.

Asfaltindustrien mener, det er uhensigtsmæssigt at stille konkrete krav om iværksættelse af bestemte klimatiltag, eksempelvis brug af bestemte brændstoffer eller elektriske køretøjer, da dette fratager entreprenørens metodefrihed, fordyrer den grønne omstilling og modarbejder innovative løsninger.

En baseline-model giver desuden vejmyndighederne mulighed for på en nem og gennemskuelig måde løbende at stramme kravene til CO₂-udledning over en årrække – i lighed med klimakravene i bygningsreglementet, som også løbende skærpes. Det vil være med til at presse udviklingen fremad i branchen.

Der bør vælges en simpel model til at sikre den nødvendige dokumentation, og eventuelt en stikprøvekontrol, da systemet ikke må blive for bureaukratisk og økonomisk tungt.

5.2. KLIMAPULJE OG FLERE TESTSTRÆKNINGER

Asfaltindustrien foreslår, at der afsættes midler til en klimapulje, som kan bringes i spil for at stimulere nye klimaløsninger. Det kan ske gennem direkte ansøgning og tildeling, gennem de enkelte udbud, eller ved at annoncere specifikke projekter og/eller tests.

Hvor baseline-modellen kan agere som en pisk, er klimapuljen den gulerod, der kan få udviklingen til at glide lettere og hurtigere.

Sideløbende bør Vejdirektoratet og andre vejmyndigheder igangsætte flere test, herunder forsøgsstrækninger, hvor mindre klimabelastende asfalttyper og andre nye teknologier testes af. Dette kan og bør allerede indbygges i kommende anlægsprojekter i Infrastrukturplan 2035.

5.3. KLIMAOPTIMERING AF MATERIALEKRAV TIL ASFALT

Asfaltindustrien foreslår, at der igangsættes et fælles udviklingsprojekt med henblik på at klimaoptimere materialekrav til asfalt, ikke mindst den såkaldte KVS-asfalt, som især anvendes til motorveje, og som har særligt snævre krav.

Formålet med projektet skal være at undersøge, om det for udvalgte materialekrav, som der i princippet ikke har været stillet spørgsmål ved i mange år, alligevel giver mening at justere noget, som kan give en CO₂-reduktion. Naturligvis under forudsætning af, at tiltagene ikke går ud over asfaltens levetid, kvalitet og egenskaber.

Det kunne f.eks. være at se på krav til råvarer med henblik på at fremme brugen af materialer, som udvindes så tæt på Danmark som muligt, eller som på anden vis har en lavere klimabelastning, hvorved det betydelige CO₂-bidrag fra transport af materialer reduceres. Det kunne også være kravene til den bitumen, som anvendes, hvor der kan undersøges erstatningsmuligheder for polymerer, eksempelvis fibre. Dette er blot eksempler – det nærmere indhold skal defineres i selve projektet.

Projektet kan passende gennemføres i et samarbejde mellem Vejdirektoratet, Teknologisk Institut og Asfaltindustrien. Det skal i givet fald undersøges, om det er muligt at få økonomisk støtte til projektet fra relevante forsknings- og udviklingspuljer.

5.4. NY UDVIKLINGSPLATFORM

For at fremme dialog, teknologisk udvikling og innovative løsninger foreslår Asfaltindustrien, at der etableres en fælles udviklingsplatform mellem universiteter (DTU, AAU m.fl.), GTS-institutter, myndigheder (Vejdirektoratet, kommunale organisationer), Asfaltindustrien samt andre relevante erhvervsorganisationer, f.eks. Dansk Industri.

Platformen skal udveksle aktuel information, drøfte muligheder samt igangsætte nye projekter, tests og forsøg, som kan bidrage til at mindske emissioner og fremme grøn omstilling.

5.5. FRIVILLIGT KLIMAKODEKS FOR KOMMUNALE ASFALTUDBUD

Asfaltindustrien foreslår, at Kommunernes Landsforening (KL), Kommunalteknisk Chefforening (KTC) og Kommunal Vejteknisk Forening (KVF) udarbejder et klimakodeks for kommunale asfaltudbud.

Et sådant kodeks skal sætte nogle retningslinjer for, hvordan kommunale asfaltudbud (og evt. andre lignende udbud på vejområdet) kan gennemføres mest muligt bæredygtigt.

Herunder bør der bl.a. anbefales brug af EPD'er og minimumskrav som foreslået i 5.1., ligesom der bør anbefales færre særkrav, f.eks. til det maksimale

indhold af genbrug i asfalten, som nogle kommuner benytter. Der bør ikke stilles særkrav, som foreskriver bestemte teknologier eller på anden vis forringer entreprenørernes metodefrihed, da dette vil være ineffektivt og fordyre den grønne omstilling.

Kodekset skal følge vejledningen fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen herom.

5.6. MINDRE BUREAUKRATI TIL GAVN FOR MILJØ OG KLIMA

Grøn omstilling kræver store investeringer i nyt eller opgraderet produktionsapparat. Men når asfaltværker skal opgraderes for at spare energi, ressourcer og emissioner, udløses desværre ofte et væld af administrativt bøvlg og benspænd. Dette er en markant bremse på investeringer.

De godkendelsessystemer, samfundet har sat op for at beskytte miljø og klima, får dermed den stik modsatte effekt. Reglerne og systemerne bør derfor justeres.

Asfaltindustrien foreslår tre konkrete ændringer, som alle vil mindske bureaukratiet og samtidig have en positiv effekt på miljø og klima.

A: Indskærpelse af, at mindre ændringer på anlæg ikke skal udløse nye miljøgodkendelser

Reglerne om miljøgodkendelser er fastsat i miljøbeskyttelseslovens §33. Her fastslås det, at et anlæg "må heller ikke udvides eller ændres bygningsmæssigt eller driftsmæssigt, herunder med hensyn til affaldsfrembringelsen, på en måde, som indebærer forøget forurening, før udvidelsen eller ændringen er godkendt."

Udfordringen er, at mindre ændringer, som medfører en miljø- eller klimamæssig fordel, ofte skal igennem en omfattende proces eller ligefrem en helt ny godkendelse, før det kan påvises, at den ikke "indebærer øget forurening".

Helt nye fabriksanlæg eller gennemgribende omlægninger af et eksisterende anlæg vil ganske givet være miljøgodkendelsespligtige. Men mindre ændringer på eksisterende fabriksanlæg, som

gennemføres netop med henblik på at reducere forbruget af energi eller materialer, skal kunne gennemføres med den hjemmel, der ligger i ovennævnte bestemmelse uden godkendelsespligt.

Det bør derfor indskræpes, at sådanne mindre ændringer ikke skal udløse en helt ny miljøgodkendelse, men at der i stedet skal gives hurtigt grønt lys.

B: Ændringer af eksisterende anlæg skal ikke udløse særlig tilladelse eller ny lokalplan

Planloven foreskriver i dag, at industrianlæg skal ligge i byzone. Men sådan var det ikke før i tiden, og nogle industrianlæg ligger derfor i landzone.

Det betyder desværre, at hvis der skal foretages ændringer på anlægget til gavn for miljø og klima, så udløser det krav om enten en landzonetilladelse eller en helt ny lokalplan med lang behandlingstid til følge.

Enten bør loven justeres, eller også bør det indskræpes, at der godt kan foretages mindre ændringer af den fysiske udformning på industrielle anlæg, der af historiske årsager er beliggende i landzone, uden særlig tilladelse eller en helt ny lokalplan.

C: Klagenævn skal kun behandle det påklagede

Når man har opnået en ny miljøgodkendelse eller lokalplan, påklages den ofte. Desværre er sagsbehandlingstiderne i klagenævnene lange, op til 3 år, og ofte behandler klagenævnene alt muligt andet end det, der er klaget over.

Miljøklagenævnets og Planklagenævnets kommissorium bør derfor justeres, så de kun skal forholde sig til det, der er klaget over. Dermed kan sagsbehandlingstiden mindskes, og virksomhedernes investeringer kan sikres – helt uden at forringe klagemuligheder og retssikkerhed for borgerne.



5.7. GENNEMSKUELIGE AFGIFTSSYSTEMER OG FRITAGELSE FOR CO₂-AFGIFT PÅ BÆREDYGTIGE BRÆNDSTOFFER

Det danske skatte- og afgiftssystem er ofte uigenenskueligt. Eksempelvis er det ikke lykkedes at udarbejde et simpelt eller klart svar på, hvad en asfaltvirksomhed skal betale i CO₂-afgift. Og selv om der blev indført CO₂-afgifter med den grønne skattereform fra 2022, er det i skrivende stund endnu ikke besluttet, om biogas og andre bæredygtige brændstoffer skal afgiftsfritages. Det bidrager desværre ikke til investeringer i grøn omstilling, når rammerne er uklare.

Der bør skabes klarere rammer – og bæredygtige brændstoffer som biogas bør afgiftsfritages.

5.8. NATIONAL RÅSTOFPLAN, NATIONAL HAVNESTRATEGI OG MERE GRØN OMSTILLING AF VEJTRANSPORTEN

Forsyningssikkerhed er afgørende for samfundet - og også for den grønne omstilling. Eksempelvis er det i dag forbundet med større CO₂-udledninger, hvis transport af råstoffer sker fra fjerntliggende grusgrave. Og tilsvarende, hvis man ikke længere kan benytte den lokale erhvervshavn til råstofforsyning, fordi kommunen har besluttet at bygge boliger på havnen.

Derfor bør regeringen udarbejde den nationale råstofplan og den nationale havnestrategi, som er nævnt i regeringsgrundlaget – og sikre en større statslig koordinering og kontrol med de vigtige nationale interesser på disse områder af hensyn til forsyningssikkerheden.

Dette skal bidrage til at sikre forsyningssikkerhed og langsigtet stabilitet, hvilket også vil være gavnligt for investeringer i den grønne omstilling.

Desuden bør initiativer til at fremme grøn omstilling af vejtransporten videreføres og udbygges.

5.9. FORLÆNGELSE AF DEN STATSLIGE INFRASTRUKTURPLAN 2035

Den statslige infrastrukturplan, IP35, er en vigtig ramme - ikke bare for asfaltvirksomheder, men for tusindvis af forskellige virksomheder over hele landet. Men et udløb i 2035 vil snart give udfordringer for de langsigtede private investeringer.

Dette oplevede anlægsbranchen, da den tidligere infrastrukturplan 2009-2020 allerede løb tør for vejprojekter omkring 2017-18, og der derfor opstod et vakuum for statslige projekter frem til 2022-23, hvor den nuværende investeringsplan begyndte at få effekt. Dette "anlægsstop" fik desværre den konsekvens, at mange investeringer blev bremset, herunder også i grøn omstilling.

For at undgå en gentagelse bør Infrastrukturplan 2035 forlænges med et "tredje rul" til f.eks. 2042. Samtidig bør der stilles klare klimakrav til samtlige anlægsprojekter i planen. Dermed kan man indregne effekterne af kravene i virkningerne af planen, og erhvervslivet kan foretage langsigtede investeringer, der vil reducere emissionerne.

Der bør endvidere indbygges mål for biodiversitet i alle anlægsprojekter i planen, så mulighederne for at skabe korridorer for fauna og flora udnyttes systematisk.

En statslig infrastrukturplan med forlænget tidshorisont vil give langsigtet stabilitet og tryghed for private investeringer – også i ny teknologi med lavere emissioner til følge.



ASFALTINDUSTRIEN

Adresse: Asfaltindustrien,
Lautrupvang 2, 2750 Ballerup
Telefon: 36 78 08 22,
js@asfaltindustrien.dk
www.asfaltindustrien.dk

Layout: Brøndum Layout
Foto: Asfaltindustriens arkiv og
Ditte Brøndum

Dato: Oktober 2025



ASFALTINDUSTRIEN

Asfaltindustrien er branche- og arbejdsgiverforening for virksomheder, der fremstiller og udlægger asfalt i Danmark, er leverandører til branchen eller på anden vis arbejder med veje.