

Indlæg til Vejforum 2024

Tema: Klima og miljø / Råstoffer og genanvendelse

Nøgleord: CO₂-beregninger, EPD'er af vejmaterialer, Alternative materialer, Bæredygtighed, Cirkulær økonomi, Ressourcemangel.

Hvert ton CO₂ tæller når en ny vej bygges

Når nye veje skal bygges eller genopbygges, trækker det ofte store veksler på såvel CO₂-regnskabet som brugen af råstoffer fra danske grusgrave, som snart er udtømte.

Så hvordan kan vi "slå to fluer med et smæk" og spare både CO₂ og naturmaterialer når nye veje anlægges? Det kan man, hvis man udnytter restprodukter som certificeret slaggegrus, som allerede findes på markedet i dag.

Samfundet skal spare på udledningen af CO₂ og der stilles flere og flere krav til, at vi skal kunne dokumentere CO₂-forbruget i vores store anlægsbyggerier. Vi har derfor brug for at vide, hvad de enkelte anlægsmaterialer og anlægsprocesser bidrager med til det samlede CO₂-forbrug i forbindelse med disse byggerier.

I forhold til CO₂-bidraget fra vejmaterialer, eksisterer der i dag allerede en hel del Miljøvaredeklarationer (EPD'er), som kan hjælpe os til at vælge de mest miljøvenlige løsninger.

Indlægget vil gennemgå beregninger af CO₂-bidraget ved opførelse af en vej i trafikklasse T4 baseret på en opbygning jævnfør katalogværdier fra Håndbog i vejdirektoratets "Dimensionering – befæstelser og forstærkningsbelægnings". Beregningerne tager udgangspunkt i eksisterende miljøvaredeklarationer (EPD'er) for materialer anvendt i vejens konstruktion og vil sammenligne en standardvej med naturmaterialer og varm asfalt med to alternative vej-opbygninger med restprodukter og bitumenstabiliseret materiale (BSM).

Sammenligninger mellem "vugge til port" og "vugge til grav"- scenarier, vil blive belyst.

Torben Boes Overgaard