

Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er en genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 22 fra folketingsåret 2007-08, 1. samling, jf. Folketingstidende tillæg A side 1112.

Med den engelske økonom Nicholas Sterns rapport »Stern Review: The Economics of Climate Change« fra efteråret 2006 er transportsektorens bidrag til klimaforandringerne atter kommet i fokus. Rapporten fastslår bl.a., »at transport sammen med energiproduktion kræver en helt særlig opmærksomhed. Således tegner transportsektoren sig for 14 pct. af de globale udledninger, fordi det er den hurtigst voksende udleder af drivhusgasser som følge af den fortsatte vækst i vej- og flytrafikken«.

Sternrapporten baserer sig på et overvældende antal indikationer af, hvor fremskredne klimaforandringerne allerede er, og det i en sådan grad, at der skal ske endog meget store, snarlige reduktioner af transportsektorens udledninger af drivhusgasser.

I og med at klimaforandringerne er et globalt problem, må reaktionen også være international. Den skal baseres på den indsigt og viden, der er alment tilgængelig. Den skal endvidere bygge på foranstaltninger, der fremskynder handling i løbet af de næste årtier – handlinger, der skal være gensidigt forstærkende på såvel nationalt som regionalt og internationalt niveau.

Tages der ingen skridt til at nedbringe transportsektorens udledninger af drivhusgasser, vil koncentrationen af disse i atmosfæren kunne nå det dobbelte af det førindustrielle niveau i 1700-tallet så tidligt som i 2035 og give en temperaturstigning på over 2° C.

I det lange løb vil der være mere end 50 pct. mulighed for, at temperaturstigningen vil overskride 5° C. En sådan stigning vil være overordentlig farlig, idet den vil svare til den temperaturstigning, der er sket fra sidste istid og frem til i dag.

Alle lande vil blive påvirket. Det gælder også Danmark. De mest sårbare lande – de fattigste og de mest befolkningstætte – vil dog blive ramt først og mest og det til trods for, at de har ydet og yder det mindste bidrag til klimaforandringerne.

Udledning af drivhusgasser kan reduceres gennem øget energieffektivitet og forandringer i efterspørgs-

len og ved øget anvendelse af ren energi samt forandringer i transportteknologien, herunder teknologisk fornyelse.

Uanset skiftende regeringers partifarver har det været et problem at indtænke transportområdet i energisektoren og omvendt: Der mangler fortsat en integration mellem transport- og energiområdet, til trods for at energiområdet faktisk er blevet lagt ind under Transportministeriet. Derfor virker det paradoksalt, at der er så lidt sammenhæng mellem den førte transportpolitik og de reduktioner af energiforbruget, der bør gennemføres.

De investeringer, der i dag foretages i transportsektoren, vil få dybtgående virkninger på klimaet allerede om to-tre generationer. Det vil sige, at effekterne i høj grad vil være en håndgribelig realitet for vorre børnebørn og oldebørn.

En så radikal forandring af verdens fysiske geografi må medføre voldsomme forandringer af den menneskelige geografi, dvs. af de områder, hvor mennesker lever, og af de måder, hvorpå de lever deres liv.

Selv ved mere moderate opvarmningsniveauer viser alle data – fra detaljerede undersøgelser af vejrmønstres regionale og sektorale indvirkninger til økonomiske modeller for de globale effekter – at klimaforandringer vil få alvorlige følger for verdens produktion, for den menneskelige civilisations vilkår og for miljøet.

Omkostningerne ved ekstremt vejr, herunder orkaner, oversvømmelser og lange tørkeperioder, stiger allerede, også i de rige lande.

Vi har allerede en række handlemuligheder for at reducere udledningerne. Resolut og omfattende politisk handling er nødvendig.

Ved at styrke togtrafikken kan vi bidrage til en samlet nedsættelse af miljøpåvirkningen fra transportsektoren og dermed bidrage til at undgå klimaforandringerne. Det kræver generelt mindre energi og forurener mindre pr. kilometer at transportere en person eller et ton gods med jernbane end med bil og fly.