

Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget suppleres af følgende forslag, som Enhedslisten fremlægger i folketingsåret 2007-08, 2. samling:

- Enhedslistens jernbanepakke for Vendsyssel.
- Enhedslistens jernbanepakke for nærbaner i Trekantområdet.

Med den engelske økonom Nicholas Sterns rapport »Stern Review on the Economics of Climate Change« fra 2006 er transportsektorens bidrag til klimaforandringerne atter 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 på, 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 global. 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 mindske 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 en mulighed for, at temperaturstigningen vil overskride 5° C, på mere end 50 pct. 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.

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 vejr-mønstres regionale og sektorielle 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.

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 af efterspørgslen og ved øget anvendelse af ren energi samt gennem forandringer af transportteknologien, herunder teknologisk fornyelse.

Uanset skiftende regeringers partifarver har det været – og er det fortsat – et problem at indtænke transportområdet i energisektoren og omvendt, og det til trods for, at energiområdet i en årrække var hjemmehørende i Transport- og Energiministeriet. Derfor er det paradoksalt, at der er så ringe sammenhæng mellem den førte transportpolitik og de reduktioner af energiforbruget, der skal ske.

Investeringer, der i dag foretages i transportsektoren, vil få dybtgående virkninger på klimaet om to-tre generationer. Det vil sige, at effekterne vil være en håndgribelig realitet for vore børnebørn.

Vi har flere handlemuligheder for at kunne reducere udledningerne. Resolut og omfattende politisk handling er nødvendig.

Eksempelvis kan vi ved at styrke togtrafikken bidrage til en samlet reduktion af transportsektorens miljøpåvirkning og dermed bidrage til at afbøde – måske endda undgå – klimaforandringerne, bl.a. fordi det generelt kræver mindre energi og forurener mindre pr. kilometer at transportere en person eller et ton gods med jernbane end med bil og fly.