

## Bemærkninger til forslaget

Med den engelske økonom Nicholas Sterns rapport »Stern Review: The Economics of Climate Change« fra efteråret 2006 (findes på hjemmesiden <http://www.hm-treasury.gov.uk>) er transportsektorens bidrag til klimaforandringerne endnu en gang 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.«

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 og snarlige reduktioner i transportsektorens udledninger af drivhusgasser.

Tages der ingen skridt til at nedbringe udledningen af drivhusgasser, vil koncentrationen af disse i atmosfæren kunne nå det dobbelte af det førindustrielle niveau så tidligt som i 2035 og give en temperaturstigning på over 2° C, og i det lange løb vil der være mere end 50 pct. mulighed for, at temperaturstigningen vil overskride 5° C. En sådan stigning vil i sandhed være overordentlig farlig – den vil svare til den stigning i temperaturerne, der er sket fra sidste istid og frem til i dag.

Udledning af drivhusgasser kan reduceres ved øget energieffektivitet, ved forandringer i efterspørgsel og ved anvendelse af ren energi.

### *Global opvarmning og transportteknologien.*

Uanset danske regerings 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 Transport- og Energiministeriet. Derfor virker det paradoksalt, at der er så lidt sammenhæng mellem den førte transportpolitik og energiforbrug og -reduktioner.

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

En så radikal forandring i verdens fysiske geografi må medføre voldsomme forandringer af den menne-

skelige 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 vejrmonstres 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.

Alle lande vil blive berørt. De mest sårbare – de fattigste lande og disses befolkninger – vil blive de første, der rammes, selv om de har bidraget mindst til at forårsage klimaforandringerne. Omkostningerne ved ekstremt vejr, herunder oversvømmelser, tørke og orkaner, stiger allerede, også i de rige lande.

Vi har allerede en række handlemuligheder for at reducere udledningerne. Resolut og omfattende politisk handling er nødvendig for at motivere, at vi gør brug af dem.

Udledninger kan nedbringes ved mere effektiv energiudnyttelse, ved ændringer i efterspørgsel og ved, at renere kraftværks-, varme- og transportteknologier ibrugtages. Kraftige udledningsreduktioner vil også være nødvendige i transportsektoren.

Klimaforandringer kræver et internationalt modtræk, der bygger på en fælles forståelse af langsigtede målsætninger og rammer for handling.

Ved at en stadig større del af transportarbejdet udføres på skinner, kan togtrafikken bidrage til en samlet nedsættelse af miljøpåvirkningen fra transportsektoren. Det kræver generelt mindre energi og forurenere mindre pr. kilometer at transportere en person eller et ton gods med jernbane end med bil og fly.

Større markedsandele til den kollektive trafik giver samtidig en bedre belægning på de enkelte afgang og dermed en mere effektiv udnyttelse af energien.

I et sikkerhedsmæssigt perspektiv er der også store fordele ved at flytte trafik fra vej til bane. Antallet af ulykker set i forhold til persontransportarbejdet er markant lavere på bane end på vej.

På de enkeltsporede strækninger kan der i dag kun afvikles 2-3 tog pr. retning i timen. Med afsæt i Tra-