



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

Til
Energistyrelsen og regeringen

København 2. august 2016

På vegne af Rådet for Bæredygtig Trafik vil vi takke for muligheden for at kommentere EU-dokumentet ”En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet” offentliggjort den 20. juli 2016. Vi vil koncentrere vores høringssvar til at berøre nogle få centrale problematikker.

Dokumentet rummer en lang række fornuftige forslag til, hvordan EU's medlemslande kan bevæge sig i retning af et reduceret drivhusgasudslip fra transportsektoren. Det overordnede problem er, hvor mange muskler EU besidder - og evner - at sætte ind på det overstatlige niveau og over for medlemslandene for at bevæge dem til seriøst at løfte den vanskelige – men nødvendige – opgave: at bidrage til at løse klimaudfordringen på transportområdet.

Eksempelvis kommenteres problemerne med at få reduceret det stigende drivhusgasudslip fra den internationale luft- og skibstrafik. På dette område har EU stort set ladet stå til ved at lade de implicerede interesseorganisationer IMO og ICAO selv komme med et udspil. Det kan vi ikke vente på. EU har via sin afgiftspolitik i forhold til flytrafikken bidraget til at skabe ulige konkurrencevilkår mellem eksempelvis fly- og international togtrafik. Det har længe været en overordnet strategi fra EU's side at få overført personer og gods fra vej til skinner, men den modsatte tendens er den absolut dominerende. EU-regler har dertil gjort langdistance-passagertog mindre konkurrencedygtige pga. den opsplitting af jernbanerne, som EU-regler har medført. Dette har været medvirkende til en klimaskadelig overflytning af passagerer fra tog til fly og har reduceret transportmuligheder over landegrænser.

Strategien bør tage fat på dette problem ved bl.a. at skabe lige og fair konkurrencevilkår mellem tog, langdistancebusser og fly.

RBT har været meget opmærksom på, at den ene internationale nattogsforbindelse efter den anden er blevet nedlagt gennem de senere år, og vi har ved flere lejligheder, i et internationalt NGO-samarbejde, gjort offentligheden opmærksom på problematikken via forskellige manifestationer på europæiske hovedbanegårde.

I forbindelse med iværksættelsen af den kinesiske stats nye Silkevejsstrategi ses konturerne til et øget samarbejde mellem Kina og en række europæiske lande, både inden for og uden for EU, omkring udbygning af en række infrastrukturprojekter, eksempelvis etablering af godstransport mellem Kina via Centralasien til Polen og Spanien og renovation af jernbaneforbindelsen mellem Beograd og Budapest. Det bør i fremtiden være sådan, at EU i samarbejde med Kina får etableret en mere offensiv jernbaneinfrastruktur mellem de europæiske lande og på tværs af det eurasiske kontinent. Kina er den globale frontløber på højhastighedstog området, en teknologi som vi i Europa kunne have forøget nytte af til forbedring af mobiliteten på landjorden, således at intern lufttrafik mellem EU's medlemslande kan reduceres til et minimum.

Mens strategien nævner konceptet med at transporten skal betale i henhold til de eksterne (miljø) omkostninger, er der alligevel lidt vægt bag at indføre dette. Strategien nævner at subsidier mv. er med til at forværre transportens miljøbelastning og angiver enkelte eksempler. Dette bør følges op med, at EU tager initiativet til opgørelser af subsidier, der fører til øget trafik og omkostninger ved disse subsidier, samt at EU samarbejder med EU-landene om at nedbringe disse subsidier.

Transportforskere er gennem årene kommet med mange solide forslag til, hvordan og med hvilke midler det er muligt at få reduceret transportsektorens drivhusudslip. EUs dygtige trafikmedarbejdere på EUs Miljøagentur har produceret flere solide rapporter, hvor man har påpeget centrale trafikforskernes strategier til reduktion af transportens drivhusgasudslip. Vi skal fremhæve arbejdet af de to trafikforskere Dalkmann og Branningan, som Miljøagenturet gør brug af i flere rapporter. For dem er grundpræmissen for realiseringen af målsætningen bæredygtig trafik, at efterspørgslen efter biltransport skal reduceres. Dette kan ske via en række

handlingstiltag, rubriceret under følgende tre handlingsstrategier: undgå at rejse, skifte til alternative transportmidler og forbedre/optimere vaner, teknologier og produkter. Der er rigelig med handlingsanvisninger at tage fat på, og mange af dem er allerede ved at blive implementeret. Det er alene den politiske vilje og evnen, som sætter grænsen for implementeringen af vejen mod gradvis realisering af en fossilfri transportsektor.

Strategien overser betydningen af de helt udledningsfri transportformer som cykling og gang og overser potentialet i el cykler.

Til yderligere information om bæredygtig handlingsstrategi vedhæftes RBTs principprogram for bæredygtig trafik.

Mvh

Kjeld A. Larsen, Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik
Poul Kattler, bestyrelsesmedlem for Rådet for Bæredygtig Trafik