

Trafikaftale af 2.december 2009 på kollisionskurs med alle tanker om CO2-reduktioner på trafikområdet

Så kom DMU med sin tilstandsrapport "Natur og miljø 2009". Den kommer hver fjerde år. Og endnu engang blev vi mindet om følgende kendsgerninger:

"Danmarks udledning af drivhusgasser er faldet fra 69,1 mio. tons CO2-ækvivalenter i 1990 til 66,6 mio. tons i 2007. Det svarer til et fald på 3,5 %. Danmark er gennem Kyoto-protokollen forpligtet til en reduktion på 21 % i gennemsnit i perioden 2008-12 i forhold til niveauet i 1990. Danmark vil gøre brug af de fleksible mekanismer, der findes i Kyoto-aftalen, for at sikre, at målet om 21 % reduktion nås."

"I Danmark skønnes luftforurening med partikler årligt at forårsage ca. 3.400 tilfælde af for tidlig død (Trafikministeriet 2003)."

"Det er anslået, at forhøjet blodtryk og hjertesygdom som følge af støj fra vejtrafik er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald i Danmark og mellem 800 og 2.000 hospitalsindlæggelser hvert år (Miljøstyrelsen 2003b)."

Ifølge Energistyrelsen er transportens andel af de samlede CO2-emissioner steget fra 20,4 i 1990 til 31,3% i 2008.

Og så d. 2. december, dvs fem dage før starten på COP15, kommer folketingets forligspartier, alle minus et enkelt parti, med Aftalen "Bedre veje mv", som betyder investeringer i en lang række (motor)vejstrækninger, bl.a. udvidelser af Køge Bugt Motorvejen og Helsingør Motorvejen.

Begrundelsen: trængsel og manglende fremkommelighed mod hovedstaden og for transittrafikken over Sjælland. Jamen dog, enhver trafikforsker og indsigtfuld politiker kender konsekvenserne af udbygning af motorvejssystemet: mere trafik, trængsel på et højere niveau og mere drivhusgasudslip og forurening. Hvilket signal til deltagerne på COP15!

Kære politikere bag trafikforliget, fik I heller ikke denne gang informationer fra embedsværket om, hvor stor en vækst i trafikmængden vejudbygningerne mod København og over Sjælland vil skabe tillige med konsekvenserne i form af drivhusgasudslip, partikel- og støjforurening i storbyen, eller var det blot en problematik, som ikke bekymrede Jer?

PS: Argumentet at Jernbanaftalen kastede flere penge af sig til kollektiv trafik kan ikke accepteres som svar: mere af alt giver ikke reduktion i de samlede emissioner, tværtimod.

Kjeld A. Larsen

Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik