

Transporten skal også bidrage: Regeringens "Energistrategi 2050 og "Klimakommissionens førte hånd

Medlem af klimakommissionen Jørgen E. Olesen er ude med riven i form af en kritik af regeringens nye "Energistrategi 2050", specielt hvad transporten angår. Den relevante kritik af regeringens laden stå til politik på transportområdet kunne næppe være formuleret bedre af Rådet for Bæredygtig Trafik, eksempelvis: "Størstedelen af olien bruges i transporten. Her er energistrategien meget defensiv i sin tilgang, og overlader stort set sagen til markedet og EU-regulering. Det er næppe tilstrækkeligt", "Vi bliver nødt til at genoverveje vores trafikplanlægning med henblik på at mindske omfanget af kørte kilometre. Det gælder både person og godstransport", "Desuden må det gennem bedre koordinering mellem forskellige transportformer være muligt at flytte transport fra individuel til kollektiv transport" og "Der ligger f.eks. betydelige muligheder i brug af naturgas og biogas som transportbrændstof. Den mulighed har vi totalt fravalgt i Danmark, mens vores nabolande er noget længere fremme".

Det interessante er, at de foreslåede relevante bud på handlinger på transportområdet på ingen måde blev ført til torvs i Klimakommissionens rapport fra efteråret 2010. Tværtimod var der ingen overvejelser om reduktion af trafikens omfang, og mulighederne for at overflytte transport fra individuel til kollektiv transport blev bagatelliseret som irrelevant strategi, således som Rådet for Bæredygtig Trafik påpegede i sin kritik af Klimakommissionens rapport i en kronik i Information "Klimakommissionen negligerer transportområdet" fra 13. oktober. Klimakommissionen var bundet på hænder og fødder af Finansministeriets ikke-bæredygtige forudsætninger om vækst for perioden 2008-2020, for økonomien (BNP) på 105 % og for godstransport på 149 %, og pegede i sit middelkatalog for transportsektoren primært på elbilen og biobrændsler. Set i lyset af Jørgen E. Olesens kritik ville det være interessant at se, hvad en ubunden Klimakommission kunne have fremkommet med af forslag på transportområdet til nedbringelse af sektorens drivhusgasudslip, som fortsat vil udgøre en stadig stigende andel af Danmarks totale drivhusgasudslip.

Specielt vil det være konstruktivt at påbegynde en diskussion at værdi og konsekvenser af de mange forslag til dyre trafikinfrastrukturprojekter på og over Sjælland, hvoraf nogle vil gøre Sjælland til et nyt trafikalt alpepas i Nordeuropa for lastbilbaseret transittrafik mellem Skandinavien og Tyskland, specielt forslaget om en ny Ring5. Det vil være en katastrofal fejlinvestering, idet projektets primære konsekvenser vil være miljøødelæggelse, forøget luft- og støjforurening og større drivhusgasudslip. Alternative, mere visionære forslag til infrastrukturprojekter er på tegnebrættet, eksempelvis Region Sjællands Sjællandsprojekt, Hovedstadsregionens Ringby (City Loop) projekt baseret på en letbane i Ring3 og arbejdet i græsrodssamarbejdet Trafikværkstedet, som arbejder med at udforme en vision for en bæredygtig trafikinfrastruktur på Sjælland baseret på en forudsætning om en reduktion af transporten på 50 %, og hvor det foreløbige arbejde en Københavnsvision. Det er på tide, at de forskellige projekter vejes over for hinanden, så vi får foretaget nogle valg, som også de næste generationer kan se på med stolthed.

Kjeld A. Larsen

Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik