

Synspunkt Oktober 2010

Klima og mobilitet går hånd i hånd

- Dansk transportpolitik er strudsepolitik. Vi tager hverken klimaet eller mobiliteten alvorligt nok

Af

Martin Lidegaard,

Formand for CONCITO,

Danmarks Grønne Tænk tank

Forleden afholdt transportministeren for anden gang "Transportens dag", et glimrende initiativ, hvor en række nøgleaktører fra sektoren mødes og tager de langsigtede briller på. Sidste år var temaet klima, alle talte om grønne ændringer og nye toner i transportpolitikken. I år blev klima end ikke nævnt, forstår man på flere af deltagerne.

Det er desværre ikke nogen undtagelse. På transportområdet er der en klar tendens til, at klima og mobilitet er noget politikerne snakker om til festlige lejligheder. Men når de skal til at træffe beslutninger, kører rillen, som den har gjort de sidste 100 år: Skal motorvejene først bygges i Jylland eller på Sjælland, hvilken bro der skal være den næste i rækken, hvordan vi får sænket registreringsafgiften osv. osv.

Kære transportpolitikere, kære aktører i transportsektoren. Den går simpelthen ikke længere. Klima og mobilitet må og skal tænkes mere konsekvent sammen og ind som et strategisk element i alle trafikpolitiske beslutninger. Dette af mindst tre grunde:

1. Danmark er i EU forpligtet til at reducere udledningen af drivhusgasser fra de ikke kvotebelagte sektorer, herunder transportsektoren, med 20% i 2020. Dette tal ønsker både opposition og regering at forhøje til 30%. Skulle vi følge de videnskabelige anbefalinger, burde vi reducere med 40%. Som mange har påpeget, er det billigere at starte reduktionen i andre sektorer, fx landbruget, så vi måske kan nøjes med 20-25% reduktion i transportsektoren. Men i øjeblikket har vi kursen direkte rettet mod en stigning i udledningerne i transportsektoren. Ingen partier, ingen aktører, ikke engang klimakommissionen, har leveret et ædrueligt bud på, hvordan vi kan nå vores mål i 2020.

2. Olien bliver dyrere, og vores konkurrenceevne kan styrkes ved at effektivisere vores transport af både gods og personer. 70% af udledningerne fra vejgodstransporten kommer fra varevogne, som vi slet ikke er begyndt at stille krav om effektivitet til. I personbilerne kører vi stadig helst rundt med en enkel person i bilen om morgenen og bruger timer i kø, ligesom mange virksomheders transportlogistik slet ikke er underlagt samme effektivitetskrav som deres øvrige energiforbrug. Især i små og mellemstore virksomheder er der store potentialer, viser den sidste undersøgelse fra CONCITO. Der er med andre ord penge at spare, og da vi ved, at olien kun vil blive dyrere, er det også en investering i fremtiden og en bedre konkurrenceevne.

3. Endelig er vores mobilitet truet. Hvis ikke vi bliver bedre til at udnytte den eksisterende infrastruktur mere effektivt, er det i praksis umuligt på sigt at levere den nødvendige kapacitet. Her har vi noget at lære af energisektoren. I forhold til elnettet er der nu udbredt politisk konsensus om at satse på at udvikle et såkaldt smart grid, hvor man populært sagt nedbringer forbruget i "myldretiden" og øger forbruget, når der er plads på nettet. Smart grid fører til en langt mere effektiv og økonomisk anvendelse af det eksisterende elnet. I dag vil man i et typisk villakvarter kunne oplade 3 elbiler i døgnet, med smart grid kan det løftes til 63 biler! Hvorfor gør vi ikke det samme på transportområdet? Her insisterer vi på at bygge mere og mere, hvilket er både dyrere og på sigt udsigtsløs. I det 21. århundrede afhænger vores mobilitet ikke længere af flere motorveje, den afhænger af en bedre organisering og en bedre udnyttelse af de veje vi allerede har ved hjælp af både intelligente transportsystemer og kørselsafgifter.

Derfor burde alle aktører i branchen, alle transportpolitikere og alle embedsmænd være dybt optaget af de enorme perspektiver, der ligger i at tænke klima og mobilitet sammen i det nye århundrede. Ikke en investering, ikke en regulering, ikke en beslutning burde gennemføres, uden begge perspektiver var tænkt med. Det er ingenlunde tilfældet. Mest af alt minder dansk transportpolitik om strudsen, der med hovedet dybt begravet i sandet lukker virkeligheden ude og drømmer om aldrig at skulle tage stilling til den. Det forekommer ikke at være en realistisk strategi, hverken for strudsen eller transportsektoren.