

## De gode viljer og de gale veje

Oktober 2007

Af Klaus Illum

I foråret lancerede Miljøministeriet i samarbejde med Transport- og energiministeriet kampagnen "1 ton [CO<sub>2</sub>] mindre" som en folkesag, der skal forpligte den enkelte til at formindske sit bidrag til truslen mod vores planet med en tiendedel. Samtidigt kunne den af regeringen nedsatte Infrastrukturkommission fortælle, at dens transportforskere har beregnet væksten i vækstsamfundets behov for mobilitet og varetransport. Deres beregninger viser, at person- og varebiltrafikken om 20 år vil være 35 - 55% større end i dag, og at lastbiltrafikken forøges dobbelt så meget. En sådan vækst indebærer, at CO<sub>2</sub>-udslippet i løbet af de næste 10 år forøges med mindst 1 ton om året per indbygger.

Her står vi så med to folkesager i åbenbar modstrid med hinanden: hin enkeltes personlige forpligtelse "1 ton mindre"; og vækstsamfundets fordring: "1 ton mere". For de enorme investeringer i nye veje, motorveje og broer, der skal til for at holde én million flere biler og dobbelt så mange lastbiler kørende, må jo om noget være en folkesag.

På den ene side: Du skal huske at slukke lyset, tage cyklen og spise økologisk for at spare på energien og beskytte miljøet. På den anden: Du skal arbejde mere for at producere mere og forbruge mere for at sikre den økonomiske vækst, der øger energiforbruget og miljøbelastningerne.

Al Gore's medieshows i filmen "Den ubekvemme sandhed" og Live Earth koncerterne har skabt bekymring, forstærket af de klimafænomener, som nu ikke kun rammer Jordens fordømte, men også USA, England, Sjælland og andre områder i Europa. Bekymringen skal have afløb ad kanaler, der afleder den fra tanker, der fører til tvivl om samfundsgrundlagets bæredygtighed. "1 ton mindre" kampagnen er en sådan afledningskanal. Det er også vigtigt stadigt at befæste troen på, at den af forskningen og markedet befordrede teknologiske udvikling finder løsninger på problemerne. Det sker ved at gøre den politiske problemstilling til et spørgsmål om finanslovens forsknings- og udviklingsbevillinger til biobrændstoffer og brint til biler og andre teknologiske fix, der skal sikre fortsættelse af den evige økonomiske vækst.

På den måde bliver der ro på bagsmækken under kørslen ind i blindgyden. Flere motorveje, Femern-bro og andre broprojekter til den evigt voksende biltrafik fremtræder som en naturlig udvikling, der ikke giver anledning til alvorlig bekymring, endsigende politisk debat og spørgsmål om, hvad for en slags køretøjer der om 20 år skal køre på alle de nye veje og broer, og hvad det er, vi vil med al den trafik. Det er jo ikke meningen, at "1 ton mindre" kampagnen skal formindske salget af biler og campingsvogne og autocampere, begrænse lastbiltransporterne og ferierejserne med fly ud over alle grænser eller på anden måde formindske det materielle forbrug, der holder den økonomiske vækst i gang.

Blandt Søren Kierkegaards smertelige aforismer i Enten-Eller, findes én, der taler til os i denne tid:

*"Det hændte på et Theater, at der gik ild i Coulisserne. Bajads kom for at underrette Publicum derom. Man troede, det var en Vittighed og applauderede; han gentog det; man jublede endnu mere. Således tænker jeg, at Verden vil gaa til Grunde under almindelig Jubel af vittige Hoveder, der troe, at det er en Witz."*

Det globale Live Earth teater med Al Gore som bajads. Applaus. De vittige hoveder forstår det som optakt til den økonomiske væstkomedies næste akt, nu med aktørerne i grønne kostymer. The show must go on.

Men det gør det nok alligevel ikke. For en anden ubekvem sandhed, fortrængt af de vittige hoveder, er, at olie bliver en knap og dermed dyr ressource. Regeringen glæder sig over, at dens beregnere finder økonomisk balance i en Femernbro, når de regner med en råoliepris på 50 dollar per tønde i de næste 20 år. Og Infrastrukturkommissionen foreskrev, at de konsulenter, de i dyre domme betalte for at lave trafikprognoser, skulle lave to regnestykker: ét med en fremtidig råoliepris på 30 - 40 dollar per tønde og ét med 60. Uanset at prisen i tre år har været støt stigende og nu har rundet 90 dollar per tønde, og den amerikanske finansbank Goldman Sachs regner med, at prisen skal op på omkring 135 dollar per tønde, før storforbrugerne i verdens rige enklaver begynder at dæmpe deres forbrug. Det vil sige, at når olieproduktionen ikke længere kan følge med efterspørgslen, kommer prisen op i intervallet 100 - 200 dollar per tønde.

Dette kan vi komme til at opleve inden så længe. Det Internationale Energiagentur (IEA) forudser i dets *Medium-Term Oil Market Report* (juli 2007), at OPEC-landenes reservekapacitet i 2012 vil være nede på 1,6% af det globale forbrug (der er ingen nævneværdig reservekapacitet udenfor OPEC). Internationale finansbanker forudser, at den kommer helt ned på nulpunktet, fordi produktionen udenfor OPEC falder. Det er nye tider. For få år siden androg reservekapaciteten 10 -12% af forbruget.

Dette er imidlertid ikke en overvejelse, der falder ind under Infrastrukturkommissionens kommissorium. De udfordringer, kommissionen skal beskæftige sig med udtrykkes i sætningen: "*Den økonomiske vækst, den øgede internationale samhandel, den demografiske udvikling og nye transportmuligheder betyder, at trafikmængderne og trængslen vil udvikle sig yderligere i de kommende årtier*". The show must go on.

Der hersker således en urokkelig tro på, at når der ikke længere er olie nok, finder forskerne på noget andet, der kan drive 3 millioner biler og varebiler og hundrede tusinder af lastbiler afsted på de nye danske motorveje og broer. At det kun er et spørgsmål om forskningsbevillinger til udvikling af brintsamfundet og biobrændsler og el-biler med batterier. At moderne teknologi løser alle problemer.

Men nej, det gør den ikke. Brintbiler med tilhørende brintproduktion, distribution og lagring ligger langt ude i fremtiden og bliver så dyrt, at dette kompleks kun kommer på tale, hvis alt andet glipper. Biobrændsler i mængder, der har en mærkbar betydning for olieforsyningen, vil øge CO<sub>2</sub>-udslippet snarere end formindske det og derudover medføre omfattende miljøødelæggelser og prisstigninger på fødevarer. El-biler og de såkaldte hybridbiler, der har deres eget lille olie- eller naturgasdrevne elværk under motorhjelm, er det bedste bud på fremtidens bil. Men hvad end det måtte blive til, trænger nye, mere energieffektive biler ikke ind på verdensmarkedet i stort tal de første halve snes år.

Den uomtvistelige, ulykkessvangre logik er, at jo længere det lykkes olieindustrien at dække et stigende forbrug, jo længere fortsætter fejlinvesteringerne i olieafhængige transportinfrastrukturer, så jo mere afhængig af olie er verdensøkonomien blevet, når olieproduktionen stagnerer og derpå uafvendeligt begynder at falde. Den forbrugsvækst på 2,2% om året i de kommende år, som IEA

nu regner med, skyldes, at bilfabrikkerne øger den årlige produktion fra de nuværende 50 millioner brændstofslugende biler om året til 100 millioner om få år, at lastbilfabrikkerne øger produktionen tilsvarende, og flyfabrikkerne sender tusinder af nye fly i luften.

Olien bliver ved med at være billig (90 dollar per tønde er billigt), så længe produktion kan følge med forbrugsstigningen. Og så længe olien er billig, fortsætter bilfabrikkerne med at producere brændstofslugende biler. Olien skal jo forbruges lige så hurtigt, som den produceres. Når så olieproduktionen ikke længere kan dække efterspørgslen - og det punkt kan som ovenfor nævnt være meget tæt på - tager det lang tid for bilfabrikkerne at omstille produktionen til de meget mere energiøkonomiske el-biler og hybridbiler. En global bilpark på én milliard brændstofslugende biler, bliver ikke skrottet fra den ene dag til den anden. Men bilerne kommer til at køre mindre, der bliver færre flyrejser, og lastbiltransport fra land til land og by til by bliver indskrænket i en tid med voldsomt svingende, men stadigt stigende oliepriser.

Så bilkøerne i gader og på motorveje forsvinder nok af sig selv. Forhåbentligt før vor tids efterladenskaber af forvitrende betonveje og broer i landskaberne bliver endnu mere omfattende. Og så bliver CO<sub>2</sub>-udslippet formindsket med mere end 1 ton for hver af os. Af markedskræfterne ved vækstens grænser.