

den indsats, mennesker i Syd- og Sønderjylland yder for at fokusere på denne problemstilling, ikke er spildt, og at man rolig kan fortsætte. For man skal vel også nok huske på, at det godt kan være, at politikerne fra næsten alle partier i dag er meget positivt indstillet over for det, der handler om dobbeltsporene, men de udsættes jo dagligt for påvirkning fra mange andre sider, så opmærksomheden skal nok fastholdes.

Det tredje argument for at fremsætte dette forslag er sådan set, at vi opfatter en forbedring af jernbanedriften, bedre tog og en anvendelse af skinner til både transport af mennesker og gods som en af de centrale løsningsmodeller i forbindelse med at få reduceret CO₂-udslippet i Danmark. Derfor mener Enhedslisten, at hvis vi styrker togtrafikken, kan vi bidrage til en samlet nedsættelse af miljøpåvirkningen fra transportsektoren og dermed bidrage til at undgå klimaforandringerne. Det kræver generelt mindre energi og forurener mindre pr. kilometer at transportere en person eller 1 t gods med jernbane end med bil eller fly. Og større markedsandele til den kollektive trafik giver samtidig en bedre belægning på de enkelte afgang og dermed en mere effektiv udnyttelse af energien. Der er jo også ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt store fordele ved at flytte trafik fra vej til bane. Så der er altså en række generelle grunde til at fokusere på jernbanedriften.

Så er der selvfølgelig også nogle grunde til, at det er særlig vigtigt at fokusere på flere skinner i Sønderjylland. Som det også er fremgået af mange af spørgsmålene i dag, eksisterer der allerede i dag en række problemer med forsinkelser og langsom togdrift, hvilket hænger sammen med, at man ikke har dobbeltspor. Enhver, der bor i et område, hvor der kun er enkeltspor, vil vide, at forsinkelser virkelig eksploderer, når der er tale om, at man kun har enkeltspor i stedet for dobbeltspor. Og det er jo et af de meget store problemer, at små uregelmæssigheder bliver til store uregelmæssigheder.

Derimod ved man også, at de prognoser, der er for, hvordan transporten udvikler sig i de kommende år – både hvis man udelukkende ser på de forventninger, der er til en øget godstrafik, og hvis man ser på de forventninger, der er til en øget passagertrafik – viser, at de kapacitetsmuligheder, der stadig væk er på det syd- og sønderjyske skinnenet, relativt hurtigt vil være opbrugt. Og det betyder så, at situationen med de mange forsinkelser, som man allerede ser nu, yderligere vil blive forstærket.

Der er jo ikke nogen tvivl om, at der, når man snakker om godstrafikken og behovet for at etablere dobbeltspor i Syd- og Sønderjylland, jo også er tale om at løse en udfordring, et problem, som vedrører mange andre mennesker og mange virksomheder også andre steder i Danmark end i Syd- og Sønderjylland. I hvert fald foregår der jo hele tiden, helt op til Hirtshals, en løbende debat om, hvordan man kan få mere af det gods, der skal transporteres ned til Tyskland og måske endda længere ned i Europa, over på jernbane. Her er det jo et afgørende problem, at den godstrafik, der skal være, både skal være til at regne med, og at den skal foregå betydelig hurtigere, end den gør i dag. Og der spiller udbygningen af den sønderjyske længdebane til dobbeltspor en meget, meget vigtig rolle.

Konsekvensen af, at man ikke gør det her, bliver, at man risikerer at få mindre gods på bane – hvilket jo er modsat et fælles politisk ønske – og dermed en yderligere belastning i form af lastbiler, og det synes vi i hvert fald ville være en meget uheldig og ulykkelig situation. Det samme kan selvfølgelig siges om persontrafikken, hvor der er hensynet til den lokale pendlertrafik, og det er jo meget vigtigt at sikre den ordentlige vilkår, sikre regelmæssighed i driften og skabe sikkerhed for, at togene faktisk kører, når de skal køre.

Men det er også et spørgsmål om internationalt set at gøre togdrift til et langt mere attraktivt alternativ til flytrafikken, end det er i dag, for der er jo heller ikke nogen tvivl om, at flytrafikken er en af de store CO₂-syndere. Hvis man kan lave attraktive togforbindelser ned gennem Jylland og ned til Tyskland og længere sydpå, vil det også repræsentere et godt alternativ til flytrafikken. Det er jo lige præcis sådan, at hvis man både skal have gods, pendlertrafik og tog, der kommer hurtigt frem over længere afstande, så er det en absolut betingelse, at man har et dobbeltspor.

Det er jo sådan den del af det, hvor der har været meget stor tilslutning til hovedsynspunkterne. Der har været diskussion om, på hvilket tidspunkt beslutningerne skal træffes, og det, man vel bare må sige til folk i Syd- og Sønderjylland, er, at de skal være opmærksomme på, at beslutningen formentlig bliver truffet, før den bliver offentliggjort. Så der er god grund til at følge opmærksomt med i tingene.

Der har også været snakket om finansiering, og for en god ordens skyld skal jeg bare sige, at Enhedslisten i sit finanslovsforslag altid får fi-