

Bemærkninger til forslaget

Generelle bemærkninger

Dette beslutningsforslag skal ses i sammenhæng med og suppleres af Enhedslistens tidligere fremsatte beslutningsforslag i folketingsåret 2006-2007:

- B 115, jernbanepakke for Sønderjylland, jf. Folke­tingstidende, tillæg A side 6763.
- B 136 og B 137, jernbanepakke for Fyn, jf. Folke­tingstidende, tillæg A side 7336 og 7341.

Dertil kommer følgende beslutningsforslag, som Enhedslisten har fremsat i folketingsåret 2007-2008, 2. samling:

- B 48, jernbanepakke for strækningen Fredericia-Aalborg (den østjyske længdebane), jf. Folke­tings­tidende, tillæg A side 2635.
- B 75, jernbanepakke for Nordjylland, jf. Folke­tingstidende, tillæg A side 4543.

Desuden kommer følgende beslutningsforslag, som Enhedslisten vil fremsætte i folketingsåret 2008-2009:

- Jernbanepakke for Vestjylland.
- Jernbanepakke for Vestsjælland, herunder opgradering af strækningen København-Kalundborg.
- Forslag om etablering af nærbaner i Trekantområdet.

Med den engelske økonom Nicholas Sterns rapport »Stern Review on the Economics of Climate Change« fra efteråret 2006 (findes på hjemmesiden <http://www.hm-treasury.gov.uk>) er transportsektorens bidrag til klimaforandringerne atter kommet i fokus. Senere er der kommet talrige rapporter fra FN's klimapanel, der bekræfter billedet fra Sternrapporten.

Sternrapporten fastslår bl.a., at »transport sammen med energiproduktion kræver en helt særlig opmærksomhed. Således tegner transportsektoren sig for 14 pct. af de globale udledninger, fordi det er den hurtigst voksende udleder af drivhusgasser som følge af den fortsatte vækst i vej- og flytrafikken«.

Sternrapporten baserer sig på et overvældende antal indikationer af, hvor fremskredne klimaforandringerne allerede er, og det i en sådan grad, at der skal ske endog meget store, snarlige reduktioner i transportsektorens udledning af drivhusgasser.

I og med at klimaforandringerne er et globalt problem, må reaktionen også være global. Den skal baseres på den indsigt og viden, der er alment tilgængelig. Den skal endvidere bygge på foranstaltninger, der fremskynder handling i løbet af de næste årtier – handlinger, der skal være gensidigt forstærkende på såvel nationalt som regionalt og internationalt niveau.

Tages der ingen skridt til at nedbringe transportsektorens udledninger af drivhusgasser, vil koncentrationen af disse i atmosfæren så tidligt som i 2035 kunne nå det dobbelte af det førindustrielle niveau fra 1700-tallet og give en temperaturstigning på over 2 grader.

I det lange løb vil der være mere end 50 pct. mulighed for, at temperaturstigningen vil overskride 5 grader. En sådan stigning vil være overordentlig farlig, idet den vil svare til den temperaturstigning, der er sket fra sidste istid og frem til i dag.

Alle lande vil blive påvirket, det gælder også Danmark. De mest sårbare lande – de fattigste og de mest befolkningstætte – vil dog blive ramt først og hårdest, til trods for at de har ydet og yder det mindste bidrag til klimaforandringerne.

Udledning af drivhusgasser kan reduceres gennem øget energieffektivitet, forandringer i efterspørgslen, øget anvendelse af ren energi og forandringer i transportteknologien, herunder teknologisk fornyelse.

De investeringer, der i dag foretages i transportsektoren, vil få dybtgående virkninger på klimaet allerede om 2-3 generationer. Det vil sige, at effekterne i høj grad vil være en håndgribelig realitet for vore børnebørn og oldebørn.

En så radikal forandring af verdens fysiske geografi må medføre voldsomme forandringer af den menneskelige geografi, dvs. af de områder, hvor mennesker lever, og af de måder, hvorpå de lever deres liv.

Selv ved mere moderate opvarmningsniveauer viser alle data – fra detaljerede undersøgelser af vejr­møn­stres regionale og sektoriel­le ind­virkninger til økonomiske modeller for de globale effekter – at klimaforandringer vil få alvorlige følger for verdens produktion, for den menneskelige civilisations vilkår og for miljøet.