

Omkostningerne ved ekstremt vejr, herunder orkaner, oversvømmelser og lange tørkeperioder, stiger allerede, også i de rige lande.

Der findes allerede en række handlemuligheder for at reducere udledningerne. Resolut og omfattende politisk handling er nødvendig.

Ved at styrke togtrafikken kan der bidrages til en samlet nedsættelse af miljøpåvirkningen fra transportsektoren og dermed hjælpes til med at undgå klimaforandringerne. Det kræver generelt mindre energi og forurenere mindre pr. kilometer at transportere en person eller et ton gods med jernbane end med bil eller fly.

Større markedsandele til den kollektive trafik giver samtidig en bedre belægning på de enkelte afgang og dermed en mere effektiv udnyttelse af energien.

Set i et sikkerhedsmæssigt perspektiv er der desuden store fordele ved at flytte trafik fra vej til bane. Antallet af ulykker er således markant lavere på bane end på vej.

Det danske jernbanenet trænger til investeringer

Det danske jernbanenet trænger generelt til milliardinvesteringer. Jernbaneinvesteringer har i årevis halter bagefter, mens trafikproblemer er blevet »løst« på ad hoc-basis ved fortsatte motorvejsbyggerier.

Enhedslisten har i mange år stået for en politik, der offensivt vil investere i de mest miljøvenlige transportformer og stoppe investeringer i de mest miljøbelastende transportformer. Af den grund er Enhedslisten også fortalende for et motorvejsstop (et 10-årigt moratorium for motorvejsbyggeri). Der er efter Enhedslistens opfattelse ikke brug for at anlægge flere motorveje, før alle andre alternativer er blevet undersøgt. Derfor er andre løsninger påkrævet, og her spiller skinnébåren trafik en vigtig rolle som alternativ til flere biler og flere motorveje.

For at forhindre, at togtrafikken stagnerer, og for desuden at kunne tiltrække nye passagerer – især dem, der i dag benytter de mest forurenende trafikmidler: biler og fly – er det nødvendigt, at der investeres betydelige midler i togtrafikken med henblik på at øge skinnecapaciteten og med henblik på at gøre skinnenet langt mere robust over for trængsel, nedbrud og uforudsete hændelser.

En opgraderet jernbaneinfrastruktur forsynet med den nyeste signalteknologi til såvel regionale- som hurtige tog vil betyde mærkbare tidsbesparelser for de rejsende. Kortere rejsetid er imidlertid ikke det eneste parameter, når der vælges transportmiddel. Også god korrespondance til andre transportmidler, komfort, takster, frekvens m.v. spiller en afgørende rolle.

Ikke kun de rejsende får glæde af, at jernbaneinfrastrukturen opgraderes. Også togoperatørerne vil kunne drage nytte deraf. Kortere rejsetider vil tiltrække flere rejsende og flere godskunder, og det betyder større indtægter. De kortere rejsetider betyder også, at togene har en hurtigere omløbstid. Det vil sige, at der ikke skal bruges nær så mange tog (sæt) for at køre en given strækning, og det fører til lavere udgifter til materiel, vedligehold og personale for operatøren. De øgede indtægter vil – i det omfang selskaberne er ejet af det offentlige – kunne reinvesteres i nye jernbaneaktiviteter, som så vil kunne gøre togtrafikken endnu mere attraktiv for endnu flere rejsende.

Det er denne positive opadgående spiral, Enhedslisten stræber efter at sætte i gang med dette beslutningsforslag.

Infrastrukturens kapacitet ved Lillebælt

Ifølge DTU Transport kan der ventes en fordobling i vejtrafikken frem til 2030. For godstrafikkens vedkommende vil den internationale lastbiltrafik stå for hovedparten af stigningen. Det kan det nuværende vejnet og de igangværende klimaforandringer ikke klare. For at forebygge et forventeligt sammenbrud på vejene skal jernbanenet opgraderes, og desuden skal der etableres et finmasket net af decentrale terminaler til omladning af gods fra bane/skib til lastbil.

Nogle vejstrækninger er i dag hårdt belastede. Det gælder bl.a. strækningen Odense-Trekantområdet-Århus. Som »løsning« på trængselsproblemerne havde Infrastrukturkommissionen kun ét svar: mere asfalt. Og den fremlagde tre forslag til en ny passage af Lillebælt. Kun ét forslag inkluderer togtrafik. To af forslagene skulle endda føres gennem relativt uforstyrrede naturområder, der hidtil har været friholdt for større trafik anlæg. Uanset hvilken linjeføring der vælges, vil den være en miljø- og landskabsmæssig belastning for den nordlige del af Lillebæltområdet.

Infrastrukturkommissionen peger på disse tre muligheder for en ny Lillebæltforbindelse:

- Ny vejbro parallelt med den nye Lillebæltbro og eventuelt en ny vejbro over Vejle Fjord.
- Vej- og togforbindelse Bogense-Juelsminde (højbro) (ca. 18 km), vej plus bane Nordvestfyn-Bogense (20-25 km) og vej/bane Juelsminde-Hedensted (20-30 km).
- Vejforbindelse fra Middelfart Syd til Kolding Syd (25-30 km).

(Kilde: Infrastrukturkommissionens betænkning fra januar 2008: »Danmarks Transportinfrastruktur 2030«, side 284-285).