

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 skinnepakapaciteten 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.

#### *Behov for styrket kollektiv trafik i Trekantområdet*

I kraft af sin beliggenhed er vej- og banetrafikken i Trekantområdet steget voldsomt i de sidste årtier. Stigningen omfatter både transittrafik, trafik til/ fra området og den interne trafik.

Fra 1989 til 2005 steg trafikken på motorvejene i området fra ca. 26.000 køretøjer (årsdøgntrafik) til knap 70.000 køretøjer. Især efter åbningen af Storebæltsforbindelsen er det for alvor gået stærkt. Trængselsproblemer er hyppige, især mellem Vestfyn og Vejle Fjord. Vanen tro kender landspolitikerne kun ét svar: »Udvid motorvejsnettet, så der kan blive plads til endnu flere biler«.

Stigningen i togtrafikken skyldes dels de transitgodstog, der tidligere kørte via Rødby, dels driftsudvidelsen i landstrafikken og dels, at der er blevet indsat flere tog mellem Odense og Århus og mellem Århus og Esbjerg. Dette har dog ikke været tilstrækkeligt til at kunne tilvejebringe det skinnébårene alternativ, som Trekantområdet – på linje med andre større bykoncentrationer – har behov for.

I Trekantområdet er der ved at opstå en erkendelse af det positive i at forbedre og udbygge den kollektive trafik i form af nærbaner, der binder de enkelte bysamfund sammen i et S-tog-lignende system baseret på tog og busser. Med Trekantområdets udnævnelse til landsdelscenter i 2000 blev dette tillige et ufravigeligt krav.

Passagertrafikken i Trekantområdet er i dag af et sådant omfang, at den godt kan bære et selvstændigt trafiksystem. Den skinnébårene trafik i området behøver ikke mere, således som det er tilfældet i dag, bero på standsningsmønstret for de IC3-tog, der indgår i landstrafikken mellem hovedstadsområdet og de større jyske provinsbyer.