

Bemærkninger til forslaget

Med den engelske økonom Nicholas Sterns rapport »Stern Review: The Economics of Climate Change« fra efteråret 2006 (findes på hjemmesiden <http://www.hm-treasury.gov.uk>) er transportsektorens medvirken til klimaforandringerne endnu en gang kommet i fokus. Rapporten fastslår bl.a., at transport sammen med energiproduktion kræver en helt særlig opmærksomhed. Således tegner transportsektoren sig for 14 pct. af de globale udledninger.

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 og snarlige reduktioner i transportsektorens udledninger af drivhusgasser for at bremse disse forandringer.

Da klimaforandringerne er et globalt problem, må reaktionen ikke alene være international: Den skal tillige baseres på den indsigt og viden, der er alment tilgængelig. Den skal bygge på foranstaltninger, der i løbet af de næste årtier sigter på markante reduktioner i udslippet af drivhusgasser.

Tages der ingen skridt til at nedbringe udledningen af drivhusgasser, vil koncentrationen af disse i atmosfæren kunne nå det dobbelte af det førindustrielle niveau allerede i 2035 og give en temperaturstigning på over 2° C, og på længere sigt vil der være mere end 50 pct. mulighed for, at temperaturstigningen vil overskride 5° C. En sådan stigning vil svare til den stigning i temperaturerne, der er sket fra sidste istid og frem til i dag.

Udledning af drivhusgasser kan reduceres gennem øgede energibesparelser og øget energieffektivitet, ved forandringer i efterspørgslen og ved at anvende ren vedvarende energi til opvarmning og transport.

For skiftende danske regeringer er det – og har det været – et problem at sammentænke transport- og energisektoren. Der mangler fortsat en integration mellem transport- og energiområdet og det til trods for, at energiområdet er blevet lagt ind under Transport- og Energiministeriet. Derfor virker det paradoksalt, at der er så lidt sammenhæng mellem den førte transportpolitik, energiforbruget og bestræbelserne på

at introducere seriøse reduktioner af energiforbruget og udledningen af drivhusgasserne.

De investeringer, der foretages i dag, vil få dybtgående virkninger på klimaet om to til tre generationer. Det vil sige, at effekterne vil være en håndgribelig realitet for vore børnebørn og oldebørn.

Konkret kan de her omtalte energireduktioner gennemføres, ved at en stadig større del af transportarbejdet sker på skinner. Transport af passagerer og gods med tog kræver mindre energi og forurener langt mindre målt pr. kilometer, end hvis transporten sker med person- og lastbiler eller med fly.

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

I et sikkerhedsmæssigt perspektiv er der også store fordele ved at flytte trafik fra vej til bane. Antallet af ulykker set i forhold til persontransportarbejdet er markant lavere på bane end på vej.

Anlæg

Trafikministeriets Baneplanudvalg udsendte i 1997 rapporten »Modernisering af jernbanens hovednet«. Heri omtales der tre alternativer for Vestfyn:

Forslag A: 40,7 km dobbeltspor fra Blommenslyst langs motorvejen og med tilslutning til den nuværende bane kort før Middelfart. Dette er det eneste af de tre alternativer, der leder togtrafikken uden om alle stationerne på strækningen, og det, der giver den største kapacitetsforøgelse.

Forslag B: 30,1 km dobbeltspor forløber som A. Tilsluttes den nuværende bane syd for Nørre Aaby.

Forslag C: 35,3 km Dobbeltspor, der følger alternativ A indtil nord for Nørre Aaby, hvor tilslutning sker til den nuværende bane.

Ingen af de tre alternativer passerer større områder med miljø- og naturinteresser, ligesom ingen bysamfund vil blive berørt. Strækningen langs motorvejen er karakteriseret ved spredt bebyggelse med landbrugsjendomme og boliger.

De støjgener og barriereeffekter, der vil opstå, skal afhjælpes med afskærmninger, jordvolde m.v.