

ikke bare fremskredne, de er også menneskeskabte. De er så fremskredne, at der skal ske store forandringer, der skal tages beslutninger her og nu, hvis vi skal forhindre temperaturerne i at stige yderligere. Det er altså os mennesker, som har skabt klimaforandringerne, men det er også heldigvis sådan, at det er os mennesker, som kan stoppe klimaforandringerne. Det handler simpelt hen om at tage de rigtige politiske beslutninger.

Hvis der ikke tages nogen beslutninger om at forhindre klimaforandringerne, vil vi se, at temperaturstigningerne vil øges meget mere. Vi vil se, at koncentrationen af drivhusgasser i atmosfæren kan nå det dobbelte af det førindustrielle niveau, og det vil den kunne nå så tidligt som i 2035. Det vil give en stigning på over 2 grader. I det lange løb, hvis vi ikke gør noget, vil der være mere end 50 pct. sandsynlighed for, at temperaturstigningen vil overstige 5 grader. Og så skal man bare være helt klar over, at 5 grader er den temperaturstigning, som vi har set fra den sidste istid og så frem til i dag.

Det er bare for at sige, at ideen om at promovere jernbanetransport og transport af gods på skinner simpelt hen hænger sammen inden for en større ramme, hvor vi bliver nødt til at se på, hvordan vi kan forhindre klimaforandringer, hvordan vi skal sørge for, at mennesker ikke bare i Danmark, men også på resten af kloden kan komme til at leve fornuftigt, uden at vi ødelægger vores klode.

Kl. 13.10

I debatten i dag synes jeg det er utrolig interessant, at der blandt to af de forslag, som er fremsat i det her forslag fra Enhedslisten om at undersøge mulighederne for at lave en behovsanalyse af en opgradering af strækninger i Sønderjylland, specielt er to strækninger, som det har vist sig at et flertal af Folketingets partier faktisk bakker op om.

Den ene er hovedstrækningen ned til grænsen, hvor der i dag mellem byerne Vamdrup og Vojens og så lidt længere nede mellem Tinglev og Padborg faktisk kun er enkeltsporede strækninger. Og det er temmelig absurd, at der kun er de her enkeltsporede strækninger. Det betyder, at der i dag kun kan afvikles to til tre tog i timen i hver retning, fordi togene jo skal bruge det samme spor. De tog, som kommer nordfra og skal ned mod syd, skal bruge sporet, og de tog, som kommer fra syd og skal op nordpå, skal også bruge det samme spor. Det giver en klumpet trafik, det giver uregelmæssige afgang, og det

giver kapacitetsproblemer, at der kun er det her enkelte spor, som skaber store forsinkelser. Det er en flaskehals også for godstransporten.

Vi kan også se – og det er, hvis vi holder os til den strategianalyse, som er lavet af strækningen København-Ringsted, og det fremgår også af bemærkningerne til beslutningsforslaget her – at det kan konstateres, at ifølge de foreliggende godsprognoser vil kapaciteten mellem Vamdrup og Vojens forventes at være fuldt udnyttet i 2010-2012. Herefter vil kørslen med godstog være problematisk, og både passagertog og godstog må derefter regne med længere køretid.

Hvis det skal besluttes at tage en beslutning om en Femern Bælt-forbindelse, er det en beslutning, som Enhedslisten ikke støtter. Der er tale om en investering på mellem 40 og 60 mia. kr., og man anslår, der vil køre 9.000 biler om dagen. Det er meget få. Det svarer til, hvad der kører på en større kommunevej. Hvem er det lige i det her Folketing, der vil foreslå, at man investerer så mange penge i en større kommunevej? Det tror jeg ikke der er nogen der vil. Det er altså mange milliarder kroner set i forhold til, at det her forslag om dobbeltspor ned til grænsen på hovedstrækningen vil koste 1 mia. kr. Så kan man sige 40-60 mia. kr. eller 1 mia. kr. Altså, det er også noget med at kigge på, hvor det er, man har det trafikpolitiske fokus.

Men pointen er i hvert fald, at hvad angår de to strækninger Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg er det helt klart, at der er et flertal i Folketinget, som synes, at det er en god idé, og at man skal kigge nærmere på det. Og de samme partier, som jo er Enhedslisten, SF, Socialdemokraterne, De Radikale, og Dansk Folkeparti udtrykte sig også positivt om Tønder-Tinglev-strækningen. Det handler jo simpelt hen så om at åbne den strækning for trafik, som kører langs grænsen, sådan at man, når man kommer til Tønder, ikke skal køre hele vejen op omkring Esbjerg og så hele vejen hen omkring Kolding og så hele vejen ned igen, men at man simpelt hen bare kan køre hen langs grænsen. Det er rimelig logisk, at det er en strækning, som man skal gøre noget ved, og der er jo faktisk også erhvervsinteresser, som er interesserede i at få det her åbnet.

Vi har det jo også sådan, at Tønder Kommune såvel som det nu nedlagte Sønderjyllands Amt og faktisk også delstatsregeringen i Schleswig-Holstein har udtrykt ønske om, at den her strækning ikke nedlægges, men at den tværti-