

vi snakker trafik, er der ingen tvivl om, at den skal prioriteres højt.

Så der er ikke noget forgjort i at sætte en undersøgelse i gang på nuværende tidspunkt. Ting tager tid. Det er jo lidt ærgerligt, at løsningen Ringsted-København er sendt til hjørnespark, fordi ja, var det Venstre, der ikke helt kunne bestemme sig, så det kom til at stå uafgjort.

I øvrigt fungerer trafikpolitikken også sådan, at man ikke tæller stemmerne i Folketinget. Havde vi gjort det og inddraget alle parter, havde vi nok stået og peget på nybygningsløsningen nu. Så jeg kan opfordre ministeren til at kigge sig lidt mere omkring, når der skal laves aftaler. Det kunne være gavnligt nogle gange.

Jeg kan sige, at SF også har lavet en investeringsplan, hvor vi har afsat 10 mia. kr. ekstraordinært til opgradering af banestrukturen, så vi er forberedt på og gearet til, at der kan ske noget på det her område.

Det sidste, jeg skal sige, er, at det er meget vigtigt, som vi står nu, at få plads til godstransport. Godstransporten vil jo også køre på hovedstrækningen, specielt når vi står i den situation, at der nu etableres forsøg med modulvogne. Det har en miljøfordel i forhold til almindelige lastvogne, men den miljøfordel får vi kun, hvis godstransporten i det mindste beholder markedsandelen. Uden at den bliver udvidet, er det næsten for fjollet. Så vi skal hæge om godstransporten og sørge for, at den virkelig får plads. Det får den gennem hovedlinjen.

Kl. 19.45

SF støtter, at vi går i gang med det her.

**Rune Lund (EL):**

Jeg kan tilslutte mig hr. Poul Henrik Hedeboes sidste betragtninger om, hvordan trafikpolitik bliver besluttet i det her Folketing. Der er jo sket det meget mærkelige, at beslutningerne ikke bliver taget her i Folketingssalen, men er rykket over til transport- og energiministerens kontor. Der bliver det hele så aftalt, og når tingene kommer i Folketingssalen, er de klart af. Det er jeg ret sikker på at en ny regering efter et kommende valg vil gøre anderledes og mere demokratisk, så vi kan få de trafikpolitiske diskussioner ud af ministerkontorerne og ind i Folketingssalen, hvilket er en meget mere åben og demokratisk måde at diskutere de her ting på.

Det her forslag er ikke et forslag om en hvilken som helst strækning, men netop hovedstrækningen og netop den del af hovedstrækningen, som går over Fyn til og med Fredericia.

Det er en strækning, som er udsat for store kapacitetsproblemer, og som man, uanset hvordan man vender og drejer det, bliver nødt til at gøre noget ved i de kommende år, hvor vi vil se stigende trafikmængder, og hvor alternativet vil blive udbygning af flere og forurenende motorveje, hvis ikke man gør noget ved jernbanenetet.

Samtidig er det også et forslag, som vil forbedre forholdene for passagererne både på landsplan, i og med at det er hovedstrækningen, man opgraderer, og på selve Fyn, hvor der er en lang række stationer, som vil få bedre togbetjening. Der vil blive mulighed for at genåbne stationer, bl.a. de to stationer Langeskov og Ullerslev, som ligger mellem Odense og Nyborg.

Men selve det at investere i jernbaner har også i høj grad noget at gøre med de klimaforandringer, som i høj grad er kommet på både den danske og den internationale politiske dagsorden. Her er det en god idé at tage udgangspunkt i nogle af de rapporter, som har været fremlagt. Det startede med Sternrapporten fra efteråret 2006. Siden er FN's klimapanel fulgt efter med flere rapporter.

Det, som er utrolig alarmerende, er, at hvis ikke vi gør noget inden for en meget kort årrække, 13-15 år, vil vi se temperaturstigninger i 2035 på 2 grader. Og i et lidt længere perspektiv vil der være 50 pct.s sandsynlighed for, at temperaturerne stiger med 5 grader i alt. Så kan man jo tænke: 5 grader, det er da ikke så meget, det betyder jo ikke noget. Men man skal bare være klar over, at det er den temperaturstigning, der faktisk generelt set har været fra den sidste istid og frem til i dag.

Det er altså ikke bare for sjov, der bliver diskuteret klimaforandringer. Det er alvor, og det er specielt alvor, fordi klimaforandringerne rammer hårdt med tørke og mere voldsomt vejr. Og de, som bliver ramt mest, er de fattigste egne på jorden, de fattigste mennesker, oven i købet de mennesker, som har bidraget mindst til klimaforandringerne her på kloden.

Udledning af drivhusgasser kan reduceres på mange måder, og en af de måder, det kan gøres på, er via investeringer i en mere miljøvenlig og også for passagererne bedre kollektiv transport. Der bør derfor helt klart være en bedre sammenhæng mellem transportpolitik og energipolitik, end der er i dag.

Man kan egentlig undre sig over, at den ikke har været bedre, i og med at det jo faktisk er sådan, at der findes et Transport- og Energimini-