

Til Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1349 København K.

ang. Sp. 165 til Transportministeren og Ministerens svar af 13. februar 2008.

I forlængelse af ovennævnte spørgsmål og svar, vil jeg tillade mig at bede Trafikudvalget stille Ministeren følgende spørgsmål:

Hvordan kunne en køreplan se ud for direkte tog mellem de tre sønderjyske købstæder Sønderborg, Aabenraa og Haderslev på den ene side og København på den anden, forstået på den måde, at et IC - togsæt med afgang fra Sønderborg fik et IC - togsæt med udgangspunkt i Aabenraa tilkoblet i Rødekro, samt et IC - togsæt med afgang fra Haderslev tilkoblet i Vojens, sammenlignet med den nuværende køreplan med skift mellem tog og bus i Rødekro og Vojens ?
Ministeren bedes samtidig forklare, om der i Trafikstyrelsens undersøgelse i 2006 af den mulige lokale opbakning til gods- og restbanerne også indgik en undersøgelse af holdningen i Haderslev og Aabenraa til direkte tog mellem de to byer og København ?
Endelig bedes Ministeren meddele sin holdning til, om hun mener, at en udgift på ca. 85 millioner kroner til genopretning af Rødekro – Aabenraa banen og Haderslev – Vojens banen til passagerdrift vil være uøkonomisk med udsigten til op til 1,1 millioner flere passagerer i togene til og fra København ?

Baggrund for spørgsmålet:

Trafikudvalgets spørgsmål 165 til Transportministeren er dybt besynderligt udformet og kunne tyde på – selv om man næppe skulle tro det – at det ærede udvalg ikke kender den sønderjyske jernbanegeografi. Ministerens svar er derfor mildt belærende, men også afvisende.

Meningen med spørgsmålet har imidlertid været god nok, idet man kan undre sig over, at to af Sønderjyllands største købstæder på henholdsvis ca. 16.000 og 22.000 indbyggere ikke har jernbaneforbindelse til København til trods for, at der er sporforbindelse (endnu) mellem byerne og den sønderjyske hovedbane.

Banerne Rødekro – Aabenraa og Vojens – Haderslev blev nedlagt som følge af en politisk beslutning baseret på en undersøgelse, Trafikstyrelsen foretog i 2006. Det er i den forbindelse ret vigtigt at erfare, hvad styrelsen har spurgt om, ud over om der var basis for en genoptagelse af godstrafikken og evt. af lokaltog på de to korte strækninger.

Det er også interessant, om de mulige antal rejser, som Ministeren anfører i sit svar på spørgsmål 166, er baseret på lokaltog med skift i Rødekro og Vojens eller er baseret på en mulighed for direkte tog uden skift. I 2006 havde Sønderborg Station 313.000 rejser til trods for, at man er i konkurrence med flytrafikken Sønderborg - Kastrup Lufthavn. Det alternativ er ikke i samme grad aktuelt i Aabenraa og Haderslev, hvorfor meget kunne tyde på, at Ministerens skøn over rejser på de to baner, hvor maksimumtallet tilsammen var lidt over 1 million rejser, nemt kan blive virkelighed med direkte tog. Derved vil det koste ca. 85

kroner pr. rejse i det første driftsår at genoprette de to strækninger, hvilket ikke kan siges at være en urimelig investering, som vil være til gavn for to store sønderjyske byer – og også for DSBs passagertal.

Teknisk er netop kørslen med togsæt velegnet til den her foreslåede driftsform, idet IC – sættene nemt kan af - og tilkobles uden brug af en rangist. Der er heller intet til hinder for, at det ene sæt (fra Sønderborg) er elektrisk drevet, mens de to andre er dieselsæt, da de godt kan indgå i samme togoprangering.

Til Ministerens meget bastante konstatering af, at banerne er nedlagt, kan man bemærke, at der ikke er nogen lov, der forbyder at genåbne nedlagte baner, især ikke når der for så få penge kan opnås en stor gevinst for den kollektive trafik, hvis fremme vel ligger alle politikere stærkt på sinde ?

Med venlig hilsen



**Vigand Rasmussen
Svanholmsgade 5
7100 Vejle**