Trafikudvalget (2. samling)
TRU alm. del - Bilag 34
Offentligt

Ole Iskov
Dommervænget 10 A, 1. th.
4000 Roskilde
Tlf. 4636 9310

7. december 2007

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Restbanerne herunder strækningen Slagelse-Næstved

Når jeg nu tillader mig at henvende mig til Trafikudvalget, er det fordi jeg er blevet klar over, at Trafikstyrelsen har givet Banedanmark tilladelse til at sætte en salgsproces i gang for flere af ovennævnte baner og således også for Slagelse-Næstved banen. Banedanmark har herefter tilbudt denne strækning til Region Sjælland samt Slagelse og Næstved Kommuner.

Jeg finder imidlertid grundlaget mangelfuldt og tidspunktet for et salg ualmindelig dårligt valgt. Siden DSB i 1971 nedlagde persontrafikken på banen, har der været adskillige forslag fremme fra både amter og kommuner om genåbning af den, og spørgsmålet har i den forbindelse været undersøgt nærmere - senest i 1990-91 - men planerne er hidtil strandet på grund af politisk uenighed om især betalingsspørgsmålet.

Nu skriver vi snart 2008, og tiden er en anden. Der er øget miljøbevidsthed i befolkningen forårsaget af klimaændringerne, og alle er godt klar over, at vi skal have flere til at køre kollektivt, men det kniber bare med at få folk til det. Ifølge DSB's adm. direktør Søren Eriksen udleder en person i en bil fem gange så meget CO_2 som en togpassager, og trafikeksperter kalkulerer med, at et attraktivt jernbanetilbud genererer omkring en tredjedel flere passagerer end et bustilbud.

Vi har fået nye store regioner og kommuner samt - helt aktuelt - nyt Folketing og ny regering - alle steder med mange nye politikere, som forhåbentlig ser mere utraditionelt på tingene. Folk pendler i dag på livet løs og på tværs af alle gamle amts- og kommuneskel, hvorfor vi efterhånden også har fået trængselsproblemer på vejene (således er landevejen Slagelse-Næstved meget belastet). Man "gider" imidlertid ikke køre i bus, men tager hellere bilen. Vi kommer derfor ikke uden om jernbanerne - især ikke omkring de større byer, og tilsvarende forhold gør sig gældende på bl.a. Fyn med restbanerne Ringe-Korinth(-Fåborg) og Tommerup-Assens.

Banedanmark har oplyst, at der for enkelte restbaner er foretaget meget foreløbige overslag over udgifterne til en eventuel genoptagelse af trafikken, men at disse beregninger er foretaget med store forbehold. For så vidt angår Slagelse-Næstved banen er der ikke af Banedanmark de sidste 10 år foretaget sådanne beregninger. Det er der næppe heller af Trafikstyrelsen, som altså alligevel har

givet Banedanmark tilladelse til at sælge banen - endda inden infrastrukturkommissionen har afgivet betænkning. Jeg må stille mig uforstående overfor dette og kan efter det for mig indtil nu foreliggende kun betegne det som dårlig forvaltningsskik; hvorledes skal de politiske beslutningstagere i region og kommuner egentlig kunne træffe afgørelse på et kvalificeret grundlag?

Der er for mig at se andre usikkerhedsmomenter. Slagelse Kommune havde på et tidspunkt planer om en "bybane" til Antvorskov? Siden er der blevet mere tyst om den, selv om behovet næppe er blevet mindre; har Forsvaret mon også brug for den? Den tidligere Skælskør Kommune har sat arealer af til et spor til Stigsnæs; hvilke udviklingsplaner foreligger der (bl.a. i henhold til kommuneplanerne) i banens opland? Jeg er bekendt med Region Sjællands trafikudspil til infrastrukturkommissionen, men finder det umiddelbart noget uambitiøst på jernbaneområdet. På trods af fine ord om bedre trafikforbindelser (det kan ingen vel være uenig i), herunder en ny tværforbindelse Kalundborg-Slagelse-Næstved-Sydmotorvejen, er Slagelse-Næstved banen ikke nævnt med et ord. En genoptagelse af togtrafikken ville jo netop kunne aflaste landevejen mellem de to byer, ligesom der må være et (tilsyneladende ikke undersøgt) pendlerpotentiale i banens opland ikke blot i relation til hovedstaden, men også til Slagelse og Næstved. Jeg har indtryk af, at dette område er lidt stedmoderligt behandlet, ligesom tilsyneladende ikke alle overhovedet er klar over banens eksistens.

Regionens udspil fokuserer meget på pendlertrafikken til og fra hovedstaden, og det er naturligvis også et vigtigt område at satse på. I takt med en forventet og ønskelig højere rejsehastighed på de tre jernbanestrækninger til København vil man se en afsmittende virkning på antallet af passagerer til og fra sidebaner med gode tilslutninger. Regionen er selv inde på Fehmarnbroens betydning for trafikmønstret og en kommende udvidelse af jernbanekapaciteten mellem København og Roskilde og/eller København og Ringsted i form af en ny bane over Køge. Alle tre ting vil imidlertid hurtigt kunne gøre Ringsted til en ny flaskehals, hvorfor der kan blive behov for en aflastningsstrækning for visse tog. Denne aflastning kunne meget vel tænkes tilvejebragt via "Lille Syd" (banen Roskilde-Køge-Næstved) i forbindelse med Næstved-Slagelse strækningen.

I det hele taget giver en genåbning af Slagelse-Næstved banen en række nye muligheder for gennemgående tog, bare man tænker en smule utraditionelt, f.eks. Odense-Slagelse-Næstved-Nakskov/Rødby Færge/Gedser eller Slagelse-Næstved-Køge-Københavns Lufthavn Kastrup-Malmö C (via ny bane og Citytunneln) osv. Heller ikke direkte tog via Dalmose til Skælskør er udelukket, selv om Skælskørbanen i givet fald naturligvis også skal sættes i stand. Jeg har ikke været inde på denne sidestrækning, idet jeg går ud fra, at den qva en aftale mellem foreningen Skælskørbanen, der driver veteramtogtrafik på strækningen, og Generaldirektoratet for DSB er sikret foreløbig, selv om aftalen næppe er nævnt i salgsbetingelserne.

Man kan naturligvis fremføre, at der i visse tilfælde vil blive tale om en omvej, men der er en tendens til, at omveje tolereres i en vis grad, blot man kan undgå at skifte tog. Hidtil har passagererne endda måttet betale ekstra for omveje, men det nye rejsekort opererer med luftlinjeafstand (og hatten af for det).

Det vil af foranstående ses, at spørgsmålet måske er mere komplekst end først antaget, hvorfor jeg har foreslået regionsrådet og de to byråd i Næstved og Slagelse at tøve en kende, inden man kaster sig ud i et køb af banen. Ikke uden årsag har strækningen henligget i mange år, og der er ingen grund til hastværk lige akkurat nu. Spørgsmålet om operatør henstår og må i givet fald afklares

senere i samarbejde med region og kommuner. Reaktivering af nedlagte jernbaner kendes i øvrigt i stor stil fra udlandet; alene i Tyskland er der siden 1980 genoplivet omkring 60 linjer.

Desværre haster sagen alligevel nok lidt, hvis det skal undgås, at banen forvandles til en sti, som jo ikke i sig selv nedbringer CO_2-udslippet. Jeg skal derfor anmode det ærede trafikudvalg om at ofre sagen opmærksomhed og tilføre den lidt "power". Jeg har tidligere slået til lyd for, at der bør foretages "ordentlige" undersøgelser af *samtlige* restbaners trafikpotentiale m.v., og jeg vil benytte lejligheden til at gentage dette. Man kan måske være tilbøjelig til at fokusere på de mere spektakulære projekter som nye motorveje og broforbindelser (ikke mindst hjulpet af pressen og FDM), men ofte kan der med relativt få midler opnås uventede gevinster ved revitalisering af de hidtil upåagtede restbaner. De ligger der jo i forvejen, og en oprustning af f.eks. Slagelse-Næstved banen burde ikke koste meget mere end de 100 mio. kr., som nu foreslås afsat til undersøgelse af en Kattegatforbindelse.

Jeg har tilskrevet transportministeren, klima- og energiministeren samt miljøministeren om sagen, idet det var mit håb, at de tre ressortministre sammen kunne gøre trafikken til en mere integreret del af regeringens udspil på de respektive områder. Men naturligvis bør også Folketingets Trafikudvalg inddrages og derfor dette lidt lange brev.

Med venlig hilsen