

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

31. december 2007

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Restbanerne herunder strækningen Slagelse-Næstved

Jeg beklager på ny at måtte ulejlige det ærede trafikudvalg, men jeg er desværre blevet fejlinformeret af Banedanmark, som havde oplyst, at der ikke de sidste 10 år var foretaget beregninger over udgifterne til en eventuel genåbning af jernbanestrækningen Slagelse-Næstved, jf. mit brev til udvalget af 7. d.m. Jeg har imidlertid nu fra Trafikstyrelsen modtaget udskrift af Banedanmarks notat af 13. oktober 2006 samt appendiks I fra en konsulentrapport vedrørende nævnte strækning.

Jeg går ud fra, at trafikudvalget er i besiddelse af eller kan fremskaffe nævnte materiale, selv om det beklageligvis allerede er forældet på visse områder og mangelfuldt på andre. Det er således udfærdiget før kommunalreformen, og de daværende kommuners og amters udtalelser er derfor mere eller mindre irrelevante i dag. Endvidere er genoptagelse af godstrafikken behandlet uforholdsmæssigt grundigt, al den stund lokal godstrafik på sidebaner stort set er illusorisk alene på grund af Railion Danmarks arrogante holdning til mindre godskunder. RDK vil sikkert højst bruge Slagelse-Næstved banen som en bekvem genvej i tilfælde af trafikuregelmæssigheder (hvilket naturligvis også kan være vigtigt nok). Derimod kunne strækningen måske være af større interesse for CFL Cargo Danmark, som fra nytår vil genoptage aktiviteterne på Sjælland.

Banedanmark gør i sit notat selv opmærksom på, at analyserne af de lukkede restbaner på grund af travlhed med andre opgaver ikke er udført på et særligt detaljeret grundlag. Således er der end ikke foretaget besigtigelser "i marken" af banerne, og det understreges, at estimerne derfor er forbundet med betydelige usikkerheder.

Idet man, jf. ovenfor, efter min opfattelse næsten uden videre kan se bort fra afsnittet om godstrafik, forekommer de anslåede udgifter til sporformyelse i tilfælde af genoptagelse af persontrafik nogenlunde relevante, men oplysningernes validitet lider naturligvis under den manglende besigtigelse af banen. Der opereres imidlertid med den "gamle" maksimalhastighed på 75 km/t., hvilket naturligvis ikke er tilstrækkeligt i dag. Vi må op på mindst 100 km/t. (som på Vestsjællands Lokalbaner) og gerne 120 (som på Skagensbanen). Et nyt overkørselsanlæg med halvbomme koster ifølge Vejdirektoratet nu 1,8 mio. kr. (ekskl. moms), men notatet efterlader tvivl om det nødvendige antal.

De samlede skønnede udgifter på 175 mio. kr. er derfor nok i underkanten. Der skal jo bl.a. også etableres nye perroner med læskure samt signalanlæg i Slagelse, Dalmose (togkrydsning) og Næstved, ligesom der uvægerligt vil støde uforudsete udgifter til. Jeg er derfor tilbøjelig til at sige mindst 200 mio. kr. (hvilket er billigt for 40 km jernbane!).

Banens persontrafikpotentiale er om muligt endnu mere stedmoderligt behandlet, hvilket Trafikstyrelsen da også indrømmer. Man begrunder det med, at der ikke har vist sig ønsker om at etablere "almindelig jernbanedrift", hvilket jeg for øjeblikket er i dialog med Region Sjælland samt Næstved og Slagelse kommuner om. Det er imidlertid værd at bemærke, at de to busruter mellem Slagelse og Næstved (hvoraf den ene kører over Fuglebjerg og den anden over Skælskør) tilsammen oplyses at have 500-550.000 påstigere pr. år alene mellem Slagelse og Næstved. Dertil skal i givet fald tillægges "jernbaneeffekten" på 1/3, jf. mit førnævnte brev af 7. d.m. Med vore dages edb-registre burde det potentielle antal pendlere i alle bysamfund langs banen imidlertid kunne opgøres ret nøjagtigt.

Summa summarum finder jeg fortsat, at beslutningsgrundlaget for nedlæggelse af Slagelse-Næstved banen er for ringe, og jeg forstår egentlig ikke, at den daværende trafikminister (Flemming Hansen) så sent som i marts 2007 (altså *efter* strukturreformen) har besluttet at følge Trafikstyrelsens mangelfulde indstilling om nedlæggelse.

Som jeg i mit tidligere brev har påpeget, er det nye tider (eller burde være det), og vore valgte politikere bør nu vise, at man mener noget med snakken om miljø, trafiksikkerhed, CO₂-udledning osv. Må jeg i den forbindelse minde om, at antallet af trafikdræbte i år desværre nok vil overstige 400. Tænk lige over det: Op mod 400 familier ramt af en tragedie. Og så er antallet af kvæstede slet ikke nævnt.

Efter min bedste overbevisning er der i spørgsmålet om genoplivning af Slagelse-Næstved banen tale om et projekt, der er bæredygtigt nu og i fremtiden. Hverken region eller kommuner kan imidlertid forventes at være i stand til at finansiere projektet, som derfor må blive et statsanliggende.

Jeg har som tidligere tilskrevet transportministeren samt klima- og energiministeren, mens miljøministeren desværre er bakket ud af sagen.

Må jeg benytte lejligheden til at ønske alle udvalgsmedlemmer et godt og lykkeligt nytår.

Med venlig hilsen

