



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

Bagsværd, 10. juni 2011

Til Folketingets Trafikudvalg

Vedrørende: "Tølløsebanen"

Høng-Tølløse-banen (i daglig tale Tølløsebanen eller HTJ) betjener som lokal jernbane i Vestsjælland og Midtsjælland en stribe bysamfund og stationsbyer nord for Slagelse, Sorø og Ringsted. Banen er samtidig en transitstrækning i den forstand, at den skaber forbindelse mellem de større byer Slagelse og Holbæk på DSB-nettet.

Vi har fra Rådet for Bæredygtig Trafiks side hæftet os ved, at der i lokalpressen i Vestsjælland har været bragt artikler om Tølløsebanens "døds kamp", og at regionspolitikere åbenbart taler om at "give banen" en sidste chance. Vi finder det imidlertid meget betænkeligt, at en række politikere, busadministratorer m.fl. fokuserer på nogle midlertidige stagnationstendenser i tallene for banens benyttelse og er begyndt at udtale sig kritisk om banens overlevelse. Vores indtryk er, at man simpelt hen er begyndt at tale en krise op, man er godt i gang med at accelerere en selvopfyldende profeti. Og helt uden grund, for med omkring en halv million passagerer årligt er Tølløse-banen jo ikke ligefrem den svagest belagte lokalbane i Danmark i henseende til passagervolumen.

Tølløsebanen, HTJ, er en vital og umistelig del af det kollektive trafiksystem i Vestsjælland. Banebetjeningen via HTJ byder på kapacitetsmæssige fordele og giver sikkerhed for kontinuitet (hvis, vel at mærke, regionspolitikkerne lever op til deres ansvar og viderefører banen). Busruter, derimod, er flygtige størrelser, der kan nedlægges og udtyndes fra den ene dag til den anden, efter en hastig beslutning i et trafikselskab - det er der jo desværre masser af eksempler på overalt i landet. Man taler ligefrem om bussernes dødsspiral.

Man skal imidlertid ikke være blind for, at der kan foreligge en interessemodsætning mellem togdrift i regi af selskabet Regionstog på den ene side og businteresser, sådan som de øjensynligt varetages og eksponeres af Movia. Desværre kan man frygte, at centrale kræfter i Movia vil af med HTJ for at kunne satse på busdrift fuldt ud.

Det er naturligvis helt uholdbart, at buslinjer undergraver banens passagergrundlag, og man må derfor appellere til regionen, Movia m.fl. om at få etableret en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem lokalbanens togdrift og lokale og regionale busser drevet i Movia-regi. En del af forklaringen på den svagt faldende passagemængde på HTJ kan nemlig være at finde i den

omstændighed, at Movia har indsat busruten 420R mellem Slagelse og Holbæk via Dianalund. HTJ har således i flere år har kæmpet mod buslinjer, der tager passagerer fra toget. Opgaven må derfor være at sikre en bedre koordinering og en bedre udnyttelse af ressourcerne samlet set, og dette vil bl.a. indebære, at man får tyndet ud i Movias parallelbusser. Problematisk er det således, at Movia ikke har taget HTJ med i R-nettet men har oprettet parallelbuslinjer samt linje 420 R Slagelse-Holbæk, som tager toppen af HTJs transitpassagerer. Fra Regionens og Movias side bør man kunne finde ud af at tilrettelægge trafikbetjeningen i området, således at HTJ ikke får unfair konkurrence fra R-busser. Noget tyder således på, at Movias direktion skal holdes i frakkeskøderne. For planlæggerne i HTJ, Regionstog og andre involverede instanser må der desuden ligge en opgave i nedbringe antallet af togsift i Tølløse og at reducere overgangstiderne på Tølløse station (ved togsift). Det må heller ikke overses, at mange togbuskørsler p.g.a. igangværende arbejder med opgraderingen af banen til højere hastighed kan give midlertidige frafald i antal passagerer, og at passagernedgange som følge af denne type arbejder på banen vil kunne aflæses i passagerstatistikken. Men når infrastrukturarbejderne er afsluttet, og banen er blevet opgraderet til højere hastighed, og når der foreligger en ny og forbedret køreplan, burde der være lagt et grundlag for at stabilisere passagertallet og sikre fremgang i antallet af rejsende på HTJ.

Vigtigt er det derfor at slå koldt vand i blodet og undgå forhastede og uholdbare dispositioner i Regionsrådet. Pressens panikagtige retorik virker helt malplaceret, og hovedbudskabet forekommer højst besynderligt. Først ofrer man store summer på en opgradering af hastigheden og på forbedringer af faciliteterne på standsningsstederne, og man har samtidig indsat nye komfortable LINT-togsæt på strækningen, og så lægges der op til, at man herefter måske vil lukke banen. Resultatet vil - hvis man skulle vælge at slå ind på denne fatale kurs - være et enormt ressourcespild og misbrug af offentlige midler. Kort sagt, Regionsrådet bør komme til fornuft og helt opgive nedlæggelsesdagsordenen. Formentlig vil det vise sig, når man studerer passagertallene efter ibrugtagelsen af en HTJ-strækning, der er klargjort til højere hastighed, og når der er foretaget køreplansomlægning i forbindelse hermed, at den fremtidige passagerudvikling vil kunne imødeses med optimisme.

For det handler altså også om fremtiden, om (Vest)Sjælland anno 2030 fx, hvor priser på brændstof og energi kan være meget høje, og hvor transportmæssig omstilling efter alt at dømme vil være kommet på dagsordenen i meget større omfang end nu. Og hvor klimaudfordringerne i hvert fald ikke vil være mindre presserende end nu. Og er en bane først blevet nedlagt, vil den aldrig blive genåbnet. Det viser al erfaring. Og stensikkert er det i hvert fald, at en banenedlæggelse ikke vil gavne lokalsamfundene langs med HTJ.

På Kollektiv Trafikforums konference i Roskilde var der under paneldebatten på andendagen, den 5. maj, positive tilkendegivelser fra flere af de deltagende trafikordførere vedr. lokalbanernes eksistens. Undertegnede var blandt tilhørerne og noterede bl.a. støtte fra Kristian Pihl Lorentzen på dette punkt, idet Kristian Pihl Lorentzen med eftertryk anførte, at der ikke skal nedlægges privatbaner/lokalbaner i Danmark. Kim Christiansen talte ligeledes varmt for små baners mission, fremhævede med henvisning til Vestjylland hensynet til at opretholde baner i områder, hvor der ikke bor så mange mennesker, og luftede sine tanker om, at de lokale baner (privatbanerne) skal lægges ind under staten. Vi støtter, fra Rådet for Bæredygtig Trafiks side, selvkært disse markeringer.

Vi vil endvidere henvise til det visionsforslag for Sjælland, Strukturbillede 2030, der er udarbejdet i Region Sjællands regi og som har bæredygtig udvikling og reduktion af udledning af CO2 fra transport som omdrejningspunkt; der opereres i denne plan med en kategorisering af byerne på Sjælland i A-, B-, C- og D-byer. C-byerne er mindre byer som fx Havdrup, Stege og Præstø, som dog har flere lokale arbejdspladser. Tølløsebanen har ifølge denne opdeling tre byer i gruppe C, og Tølløse selv regnes som B-by. Men banen forbinder derudover to helt centrale byer på Sjælland, nemlig Slagelse og Holbæk, der begge er klassificeret som A-byer.

I trafikforskernes og trafikplanlæggernes fagmiljøer opererer man med "skinnefaktoren", dvs. det forhold at passagererne er lettere at lokke over i skinnebårne transportmidler, eksempelvis letbaner, sporvogne og metro. Dette gælder naturligvis også for lokalbaner med hyppige afgang, rimelige køretider, ordentlig køreplans- og trafikinformation og gode muligheder for omstigning (korte ventetider). De fleste lokalbaner i Danmark har passagertilvækst lige for tiden.

Det lykkedes efter en kæmpeindsats med deltagelse af behjertede og klartskuende regions- og lokalpolitikere, engagerede landspolitikere, trafikpolitiske græsrodder, NGO'er og fagforeningstilknyttede personer m.m. at gennemføre en spektakulær redningsaktion for Vestbanen (Varde-Nørre Nebel). Nu nærmer stormvejret sig åbenbart Sjælland, og nu er det banedriften på strækningen Slagelse-Høng-Tølløse-(Holbæk), der er kommet i farezonen. Vi må forhindre en helt uacceptabel banenedlæggelse på Sjælland. Tiden er ikke til fjernelse af lokalbaner på Sjælland og amputering af en skinneinfrastruktur, som bliver stadig vigtigere at bevare. Vi må simpelt hen have skabt ro om lokalbanerne, og vi må have dem fremtidssikret, evt. i kraft af en statsovertagelse i en eller anden form.

Vores råd og henstilling er derfor: Drop planerne og giv i stedet for banen den fornødne tid til at fuldføre opgraderingen og omstillingen. Vores appel gælder naturligvis i første række politikerne i Regionsrådet for Region Sjælland, men vi mener også, at Folketingets trafikordførere og Trafikudvalgets medlemmer i det hele taget bør engagere sig i sagen, nøje følge udviklingen og, hvis det skulle komme dertil, sige klart fra over for en evt. nedlæggelsesbeslutning. Vi opfordrer dermed Folketingets trafikudvalg til nøje at følge med i, hvad der sker med Tølløsebanen. Og vil gøre vores til løbende at holde jer underrettede.

Med venlig hilsen

Leif Kajberg
Næstformand, Rådet for Bæredygtig Trafik