

Forslag til en sydlig del af en sjællandsk tværforbindelse

Inden man stirrer sig blind på en ny Næstved-Rønnede forbindelse, bør man tænke over alternativer. Mit forslags vejdel er tegnet med sort. Jernbanedelen er tegnet med blå, gående fra Næstved, via Hyllinge og videre vestpå ad den gamle banestrækning med Fodsporet mod Slagelse via Dalmose.

Rønnede har ofte været nævnt som vejdelens sydlige ende; men den løsning er kun optimal for trafikken mellem Næstved og Stevns.



Set sydfra er en tur via Rønnede lidt af en omvej, når man skal til Næstved. Tidsbesparelsen ved en motorvej vil helt eller delvist blive spist op af det ekstra antal km. En ny rute 22 mellem Næstved og Bårse vil være en genvej uden lige; den vil aflaste den nuværende rute 22 mellem Næstved og Vordingborg, og især aflaste rute 265 mellem Næstved og Bårse. Denne delstrækning af rute 265 er meget trafikeret, da den for trafikken sydfra er den korteste vej mellem motorvejen og Næstved. Dertil kommer, at Næstveds sydlige indfaldsveje bliver endnu mere belastede, når Femern Bælt Forbindelsen åbner. Forslaget til en ny rute 22 vil derfor være den optimale løsning for trafikken mellem Næstved og Vordingborg.

En ny rute 54 via Haslev vil være den optimale løsning for trafikken mellem Næstved og Køge; man skyder genvej, og Haslev kommer med på hovedvejsnettet.

Med en sydlig og nordlig aflastning kan den nuværende rute 54 i sig selv være en god forbindelsesvej mellem Næstved og Stevns.

Forslagets jernbanedel kan etableres ved at tilbagebetale Nordea-fondens støttepenge; staten skulle alligevel have betalt oprydningen ved en udskiftning af skinner og sveller, da det gamle spor skulle totaludskiftes, fordi det ikke ville kunne holde til en normal og intensiv togdrift.

Fodsporets asfalt kan genanvendes andre steder; f.eks. mangler den nuværende rute 22 at få lavet cykelsti på en del af strækningen mellem Fuglebjerg og Kyse. Inventaret kan med fordel bruges på Sjællandsledens ægte vandrestier, der ikke har en fortid som jernbane; af disse vandrestier kunne der eventuelt laves en form for marguerit-rute, der kunne bære navnet Fodsporet. I sin nuværende form med asfalt ligner Fodsporet mest en cykelsti, hvorfor et navn som f.eks. Hjulsporet eller Cykelbanen ville dække bredere over stiens udseende og anvendelse.

R-nettet har bevist sin duelighed, også på lokalbanerne. Derfor bør der arbejdes for, at Tølløse-Slagelse Banen forlænges til Næstved via Slagelse-Næstved Banens grundareal. Indtil videre er der natursti på arealet; men man bør ikke glemme, at Fodsporet er et resultat af statens grove misligholdelse af Vestsjælland.

Forestil dig, at du står på Slagelse Station, der ligger på hovedforbindelsen mellem storbyerne. Der er også mulighed for at rejse nordpå på en bane med ca. 371.000 passagerer pr. år, mens der ikke er baneforbindelse sydpå mod Næstved via Dalmose, hvor det årlige passagerantal ville være ca. 800.000; det er ulogisk og en hån mod Vestsjælland og klimaet. Det er yderst irrationelt, at man ikke vil udnytte, at nutidens tog har kortere rejsetider, mindre CO₂-udledning og ikke mindst bedre rejsekomfort med bl.a. internetforbindelse.

Årsagerne til mit forslag

Alvorlig baggrund

Baggrunden til mit forslag er ret så alvorlig. Der har været talt meget om trængselsproblemer i Storkøbenhavn, mens provinsdelen af Region Sjælland er i udviklingsmæssig dårlig stand. Det er to sider af samme sag; der er brug for en bedre fordeling af erhvervsliv og befolkning.

Trængselskommissionen

Trængselskommissionen er fremkommet med en række forslag, som i debatten er blevet kaldt "gamle travere", der ikke er tilstrækkelige til at løse trængselsproblemet. I artiklen "Styr uden om betalingsgrøften", der tirsdag den 2.10.2012 kom på internetsiden "sn.dk", er Roskildes borgmester Joy Mogensen dog inde på noget af det rigtige; hun opfordrer trængselskommissionens medlemmer til at huske, at meget af trængslen i Københavns centrum kommer ude fra det øvrige Sjælland, og både hun og flere af de sjællandske medlemmer af trængselskommissionen slår desuden på, at Københavns trængselsproblemer også skal løses ude i de sjællandske byer, hvor det skal være lettere og mere tillokkende at skifte fra bil til tog.

Jeg er fuldt ud enig i, at Københavns trængselsproblemer også skal løses i provinsdelen af Sjælland; pendlere fra denne provins har ikke megen glæde af, at der er gode trafikforbindelser lokalt i Storkøbenhavn, mens infrastrukturen er den rene elendighed, hvor de bor. Der mangler genetablering af tværforbindelsesjernbanen

Kalundborg-Slagelse-Næstved, især delstrækningen mellem de to største byer i provinsdelen af Region Sjælland, og langs de eksisterende jernbaner bor der pendlere i byer, hvor den nærliggende station er nedlagt. Når det skal være så besværligt at komme med toget, kan jeg godt forstå, at mange af pendlerne vælger at køre i bil på hele strækningen mellem bopæl og arbejde/skole. Der mangler også motorveje; der er ingen motorvej i det tredje ben i Sjællandstrekanten Korsør-Vordingborg-Køge, og Næstved-Rønnede vejen trænger også til en aflastning. De nævnte mangler gør området frastødende over for erhvervsliv og befolkning, hvilket blokerer for en aflastning af Storkøbenhavn. Med elendig infrastruktur i provinsdelen af Region Sjælland har skiftende politiske flertal selv bedt om de trængselsproblemer, der er i Storkøbenhavn.

Lokaltog med særlige afgang med direkte forbindelse til/fra København

I radionyheder har jeg hørt, at man har foreslået, at Regionstog på særlige myldretidsafgange kunne komme til at køre helt ind til København, så pendlere kan slippe for at skulle skifte tog. For mig lyder det som en rigtig god idé, da det lokalt vil gøre det mere attraktivt at tage toget.

Jeg har også kendskab til, at der er luftet en idé om S-tog på Kystbanen mellem Hellerup og Helsingør. Jeg mener, at det til gengæld er en dyr og tåbelig idé, da S-tog kræver højere perroner med deraf følgende udgiftskrævende perronombygninger, og da man så skal ændre perronhøjden tilbage til den nuværende, hvis fjern- og regionaltog igen skal køre på strækningen, især hvis der kommer en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

Hvis man gerne vil have, at staten skal slippe for at medvirke til kørsel med fjern- og regionaltog på Kystbanen, kan man passende overdrage strækningen til Lokalbanen, som man har gjort ved strækningen Hillerød-Snekkersten. Et alternativ er udlicitering af driften på Kystbanen.

Gode rammevilkår

En bedre fordeling af erhvervsliv og befolkning vil aflaste Storkøbenhavn og give fremgang i den provins, der omfatter Region Sjælland ekskl. kommunerne Køge, Solrød, Greve og Roskilde. Det kræver, at man giver denne misligholdte provins gode rammevilkår; for erhvervsliv og befolkning skal det gøres attraktivt at blive eller etablere sig i denne provins, og det kræver at der kommer en ordentlig infrastruktur. Jeg mener, at mit forslag er et bud på en brugbar og logisk infrastruktur; tiden er ikke til halve løsninger, hvis vi skal have vendt udviklingen.

Forslaget kan passende opdeles i etaper. Første etape må helt klart være en motorvej med strækningsforløbet Næstved-Haslev-Køge (ny rute 54). Dette strækningsforløb skulle gerne tage hensyn til de nærliggende godser og skove.

Trekantområdet og Herning-området er beviser på, at god infrastruktur skaber gode rammevilkår. Disse områder ville ikke have haft den samme fremgang, hvis man i Jylland kun havde investeret i Aarhus-området.

Trafikforbindelser

Der er for lidt fokus på Vestsjælland, der mange steder udviklingsmæssigt er ved at rådne op. Når man ser bort fra den faste forbindelse, er Storebæltsregionen gang på gang blevet svigtet af diverse politikere, der har debatteret klima, miljø, udkantsområder og arbejdskraftens mobilitet.

Hvis politikere for alvor begyndte at interessere sig for trafikkorridoren mellem Storebælt og Femern Bælt, ville vi få bedre muligheder for at få gode trafikforbindelser mellem Sydvestsjælland/Sydsjælland/Lolland-Falster og Storebælt/Fyn/Jylland. Var

Storebæltsforbindelsen kommet i 1960, ville vi i dag med stor sandsynlighed have haft jernbaneforbindelserne Slagelse-Dalmose-Næstved og Faaborg-Ringe-Nyborg, hvor den ordinære togdrift ophørte i henholdsvis 1971 og 1962. Genetableres disse strækninger, vil det også give muligheder for direkte forbindelser som Rødby-Næstved-Dalmose-Slagelse-Odense, Faaborg-Ringe-Ørbæk-Nyborg-København og Svendborg-Ringe-Ørbæk-Nyborg-København; hvis disse forbindelser blev etableret, kunne Slagelse og Nyborg blive knudepunkter, hvor togstammer deles og samles, hvis der ikke er plads til flere togafgange i køreplanen for hovedforbindelsen København-Aarhus.

Transportministeriet

Transportministeriet skønner et lavt antal mulige passagerer til nedlagte banestrækninger/stationer; der tages ikke højde for, hvorfor udviklingen ved disse banestrækninger/stationer er gået i stå. Hvor der tidligere har været en jernbane i drift, eller hvor der tidligere har været en station på en jernbane i drift, bærer den manglende infrastruktur netop en stor del af skylden for det lille passagergrundlag, da udvikling er stærkt afhængig af gode transportmuligheder. En genetableret jernbane kan også bidrage med passagerer til tværgående busforbindelser, der ellers er udsat for nedskæringer.

Da Hans Christian Schmidt var transportminister, skrev jeg til ham angående Storebæltsregionens infrastruktur. I hans svar står der bl.a., at han deler min bekymring for udviklingen af Danmarks udkantsområder. Af svaret fremgår det også, at afgørelser vedrørende anvendelse af nedlagte baneanlæg først træffes efter grundige analyser af anvendelsesmulighederne. Med hensyn til de "grundige analyser" mener jeg, at man godt kan stille spørgsmålstegn ved de analyser, der vedrører de sydvestsjællandske restbaner. For det første er analyserne foretaget før Folketinget den 26.3.2009 vedtog en lov vedrørende anlæg af Femern Bælt Forbindelsen. For det andet er Movias analyser negative over for provinsen, hvilket ikke er overraskende, idet Movia styres fra København; en uretfærdig kommunalreform har spist Sjælland af med kun 1 trafikselskab, hvilket er med til at give Sjællands regioner ringere selvidentitet og dermed med til at overflødiggøre de to regioner. For det tredje giver det et indtryk af en negativ holdning over for udvikling i Sydvestsjælland, når man sætter områdets restbaner til salg, selv om Storebæltsforbindelsen har gjort, at Vestsjælland og Østfyn ikke længere er "transportmæssige blindgyder".

Vejinvesteringer

På vejområdet bliver Vest- og Sydsjælland spist af med lappeløsninger i form af små omfartsveje; man giver Køge megen opmærksomhed, mens man glemmer "det tredje ben" i Sjællandstrekanten Korsør-Vordingborg-Køge.

Havneinvesteringer

Der investeres en del i Køge Havn, mens man glemmer Stignæs Havn. Selskabet, der har købt industrihavnen, lossers skibe i Stignæs, inden de skal videre til Kalundborg Havn, hvor dybden er mindre. Der bør investeres i en udvidelse af industrihavnen i Stignæs, der er en af landets dybeste; i forhold til Kalundborg har Stignæs en kortere afstand ud til Storebælt, og for den internationale skibstrafik er Storebælt mere vigtig end Øresund.

Beliggenhed med mange muligheder

Beliggenhed, beliggenhed og beliggenhed; det sydvestsjællandske baneareal har en beliggenhed med mange muligheder, der kan udnyttes, hvis cykelstien bliver udskiftet med en jernbane. Først og fremmest vil persontog på strækningen Slagelse-Dalmose-Næstved

give landsdelen et kæmpestort løft til gavn for især de nærliggende bysamfund og arbejdskraftens mobilitet. Dertil kommer muligheder for at kombinere togture med andre transportformer.

Hvis Stignæs Havn bliver udvidet med en containerhavn, kan man få gods på skinner, hvis Skælskørbanen genetableres med en forlængelse til industrihavnen. Da transportcentret Stop 39 ved Slagelse er nabo til det gamle baneareal og motorvejen, vil det være oplagt med en udvidelse til gavn for person- og godstrafik. Hvis man så også vil have persontog ind at vende ved Skælskør, vil det være nødvendigt med en ny station ved Stignæsvej eller Maglebyvej, da det gamle stationsareal er solgt til Harboes Bryggeri A/S. Helt perfekt ville det så være, hvis der også kom en baneforlængelse til persontog til færgehavnen i Stignæs.

Misligholdte landsdele

Det tog sin tid, inden et politisk flertal kunne indse nødvendigheden af en ny Storstrømsbro, og der gik også mange år, inden der kom motorvej til Svendborg. Sammen med manglende motorveje i Region Sjællands provinsdel, og sammen med manglende genetablering af Slagelse-Næstved Banen og Faaborgbanen, er det tydelige tegn på, at Sjælland og Fyn er blevet groft misligholdt. Nye infrastrukturinvesteringer er derfor fuldt ud berettigede i disse landsdele.

Den kendsgerning, at Næstved-området infrastruktur er ret så elendig, er flere gange blevet bekræftet; i Dansk Industris landsdækkende undersøgelse "Lokalt Erhvervsklima 2010" er Næstved Kommune placeret som nummer 96 ud af 96 kommuner (ekskl. Læsø og Fanø), hvorved kommunen fremstår som landets mindst erhvervsvenlige kommune i 2010. Det er især infrastrukturen, der får dumpekarakter i den ovennævnte undersøgelse, hvori virksomheder i Næstved Kommune også har deltaget. Samme undersøgelse har bekræftet den nedslående situation, som Region Sjællands provinsdel befinder sig i. Ligeledes er landsdelens situation blevet bekræftet i det kommunale velfærdsindeks fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd. Elendig infrastruktur er en væsentlig årsag til dårligt erhvervsklima med deraf følgende ringe velfærd. Begge bekræftelser danner et tydeligt budskab fra arbejdsmarkedet, idet det repræsenterer både erhvervsliv og lønmodtagere.

I Jylland kan man godt have vækstcentre uden for Aarhus, mens skiftende politiske flertal ikke har sørget for at ændre på, at der øst for Lillebælt kun er vækstcentrene Odense og København; det er derfor ikke nogen overraskelse, at store dele af Fyn og Sjælland er i udviklingsmæssig dårlig stand. Derfor mener jeg, at man vedholdende skal gøre landspolitikere opmærksomme på især alvoren i Vestsjællands situation, hvortil jeg kan henvise til en beskrivelse i form af artiklen "Her er landsdelen med de ringeste jobchancer", der tirsdag den 2.10.2012 kom på internetsiden "sn.dk".

Vigtigt grundlag for vækst og udvikling

Jeg har en del gange haft debatindlæg i Sjællandske, da jeg mener, at infrastrukturen er et vigtigt grundlag for vækst og udvikling. Hvis man er usikker angående virkninger af infrastrukturinvesteringer, skal man bare tage en tur til Jylland; det er bevist i Trekantområdet og Herning-området, at det nytter at investere i infrastruktur uden for storbyerne.

Det vil give Region Sjælland et kæmpeløft, hvis området Korsør-Vordingborg-Køge blev et nyt trekantområde; mit bud på et navn er "Sjællandstrekanten". Etablering af et sådant trekantområde kræver fokus på infrastrukturen mellem Korsør og Vordingborg, da infrastrukturen her er blevet svigtet af skiftende regeringer gennem årtier. Kommer der en bedre infrastruktur og dermed en bedre arbejdskraftsmobilitet, vil det give en markant større sandsynlighed for, at der kommer flere tilflyttere og flere lokale arbejdspladser.

Med de nævnte årsager som grundlag har jeg udarbejdet "Forslag til en sydlig del af en sjællandsk tværforbindelse"; der er fokus på Region Sjællands interne infrastruktur, da trafikforbindelser til København i forvejen får en del opmærksomhed. Det vil være på sin plads, at lave motorvejsforgrening øst for Næstved, når man tænker på forgreningerne ved Herning, hvor der heller ikke er nogen Europavejsrute, der indgår i vejnettet. Jernbanen er også vigtig, da den kan være et alternativ/supplement til bilkørsel; bilkørsel i fritiden kan være besværlig at undvære, hvorimod det er nemmere at planlægge brug af kollektiv transport til/fra arbejde/skole, da der ofte er tale om faste tidspunkter og stort set den samme strækning. Med brugbare transportalternativer har bilejere personlig frihed til at vælge, hvor vidt de vil spare slitage på deres biler.

Bilag

Bilaget "Stop skævvridningen af Sjælland" skrev jeg i protest, mens der var klimatopmøde i København (7.-18.12.2009); i bilaget er der supplerende beskrivelse af situationen i Region Sjællands provinsdel. Indtastes titlen på TV2's hjemmeside, kan man finde en specialudgave, der indeholder afsnit, der ikke er med i originaludgaven.

Rådet for Bæredygtig Trafik har i bilaget "Slagelse-Næstved Jernbane" givet et bud på jernbanedelen i mit forslag. Jeg har især lagt mærke til side 5 vedrørende mangelfulde rapporter som beslutningsgrundlag. Jeg får det indtryk, at manglerne skyldes uvidenhed og/eller nedladende holdning over for provinsen i Region Sjælland, eller at politikere arrogant har dikteret, at rapporterne skulle være mangelfulde.

Med venlig hilsen

Lars Skovsboe Madsen
Gaabensevej 77
4800 Nykøbing F.
27.2.2013