

Stop skævvridningen af Sjælland

Indledning

Bortset fra politisk støtte til småøernes færgeforbindelser, mangler Vestsjælland politisk opbakning vedrørende infrastrukturen. Storebæltsforbindelsen burde give hele Vestsjælland et løft; men udviklingen har er stort set kun gavnet de større byer langs trafikforbindelserne mellem Korsør og Ringsted. Selv i opgangstider er der næsten ingen fremgang i det øvrige Vestsjælland.

Efter vedtagelsen af den faste forbindelse over Femern Bælt, vil Sjælland komme til at ligge centralt mellem 3 faste forbindelser, hvilket man bør udnytte ved at investere i Region Sjællands infrastruktur. På min personlige ønskeseddel er især det 3. ben i en motorvejstrekant Korsør-Vordingborg-Køge og det 3. ben i en jernbanetrekant Slagelse-Næstved-Ringsted; disse investeringer vil danne et nyt trekantområde, der kunne få navnet "Sjællandstrekanten". Hårdt tiltrængt er også forbedringer af trafikforbindelserne på strækningerne Slagelse-Kalundborg og Næstved-Køge. En forbedret infrastruktur vil også give mange borgere hurtigere og nemmere adgang til fremtidens (super)sygehuse.



Forslag, vejdelen: Motorvejstrekant i Region Sjælland

Fejl, mangler og tom snak

Den offentlige debats omtale af miljø og udkantsområder virker i den nuværende situation som tom festparadesnak over for Vestsjælland. Når man tænker på motorveje og jernbaner, mangler konkrete trafikpolitiske tiltag til forbedring af forbindelserne fra Storebælt til Sydvestsjælland, Sydsjælland og Lolland-Falster. Der er f.eks. ikke vedtaget en plan for en motorvej fra Forlev (Korsør) til Bårse (Vordingborg). En motorvej vil ellers forbedre både infrastruktur og den tunge trafiks brændstofsudnyttelse (længere strækninger med konstant hastighed). Ligeledes mangler en plan for jernbaneforbindelse på Slagelse-Næstved Banens og Skælskørbanens arealer, hvor man nu vil lave natursti. En sti gavner motionister, men ikke flertallet af pendlere, der har langt længere end gå- eller cykelafstand mellem bopæl og arbejdsplads. I en tid med klimadebat er det ulogisk, provokerende og meget ærgerligt, at man på banearealer lader en magtsyg fond diktere og ensrette et projekt, der ikke skaber noget alternativ til ovennævnte pendlers bilkørsel.

De 6 mio.kr., som Miljøministeriet bidrager med til stiprojektet, kunne sagtens bidrage til andre projekter, f.eks. nye skove, naturgenopretninger og andre stiprojekter. Kommunerne Slagelse og Næstved skal hver bidrage med 3 mio.kr. til etableringen af naturstien, og kommer til at hænge på den årlige vedligeholdelsesregning; en del af regningen for et projekt på banearealer, der tilhører staten, tørres således af på to

kommuner, der får endnu færre penge til rådighed til f.eks. børnepasning, ældrepleje og vedligeholdelse af veje, cykelstier og skoler.

Ud over fortsat manglende transportalternativ til bilen, er stiprojektet også skyld i, at Skælskørs veteranog flytter væk fra byen, der derved mister en turistattraktion og noget foreningsliv. I over 30 år har der været veteranbane mellem Dalmose og Skælskør. Veteranbaneforeningen Skælskørbanen har ydet en stor indsats på vedligeholdelse og drift. Indsatsen har ikke kun bestået af penge; mange medlemmer har brugt mange timer af deres fritid der, hvorved de har arbejdet ulønnet til glæde for lokalsamfundet og turister. Der har bl.a. været svelleudskiftninger, som er blevet gjort med håndkraft; det er ikke noget, man bare lige gør.

Angående nyanlæg/genåbninger af jernbaner kan man godt få det indtryk, at visse embedsfolk og visse politikere er så centralistisk indstillede, at der til hver investering nærmest er krav om, at mindst den ene ende af banestrækningen skal ligge i Region Hovedstaden eller Århus-området.

Der er planer om en ny jernbane mellem Silkeborg og Århus. Mellem de to byer er der i forvejen en direkte forbindelse, der dog har en længere rejsetid i forhold til den i planerne. Jeg kan ikke se, at den ekstra rejsetid skulle være noget nævneværdigt problem, når man først sidder i toget. I toget har man øjnene og hænderne fri til andre ting end trafikken; man kan f.eks. tale i telefon, bruge bærbar computer, læse, skrive, se på landskaber eller få sig en lille lur.

I de senere år er der investeret en del i jernbaner i Region Hovedstaden. Undersøgelser har vist, at det ikke nævneværdigt har haft nogen effekt på vejtrafikken til og fra regionen. Investeringerne giver gode transportmuligheder til lokale rejser; men det hjælper ikke pendlere fra de dele af Region Sjælland, hvor de kollektive transportmuligheder ikke er noget reelt alternativ til bilen. I Sydvestsjælland skal man helt til Slagelse eller Næstved for at komme med toget; hvorfor mange af områdets pendlere vælger at køre i bil på hele turen til/fra arbejde. Kommer der kilometerafgifter på bilkørsel, vil bilpendlerne blive straffet økonomisk for passe deres arbejde, hvilket jeg synes er provokerende og uforskammet.

Der er luftet idéer om flere byggegrunde med havudsigt, for skabe mere liv i kystnære udkantsområder. Tilflyttere vil ofte være afhængige af bilkørsel, hvilket vil bidrage til øget CO₂-udledning. Endvidere risikerer bilafhængige tilflyttere at blive straffet med kilometerafgifter, da der tidligere i den offentlige debat har været luftet idéer om et sådant pendlerfjendsk afgiftsforslag.

Bedre infrastruktur bidrager til CO₂-reduktion, motion og erhvervsudvikling

En genetablering af den sydvestsjællandske jernbane vil give flere pendlere et brugbart alternativ til bilen, og dermed bidrage til et fald i CO₂-udledningen. Der vil også ske en stigning i antallet af pendlere, der bor i gå- eller cykelafstand fra en station, hvilket vil øge antallet af pendlere, der har motion integreret på turene mellem bopæl og arbejdsplads. Pendlere, der stadig vil tage bilen til nærmeste station, vil ikke skulle køre så langt.

Gode togforbindelser mod Næstved/København og Slagelse/Odense vil ligeledes gøre Sydvestsjælland til et mere attraktivt bosætningsområde. Selv om en børnefamilie har bil, er 1 bil ikke altid nok med de nuværende togforbindelser, hvis begge forældre er pendlere. Desuden har børn og unge også behov for transport til skole, uddannelse og fritidsaktiviteter. Selv om en busforbindelse har mulighed for flere standsningssteder end dem, der er på den tilsvarende jernbane, kan toget godt være mere attraktivt end bussen: Stationer/trinbrætter har som regel parkeringspladser og cykelstativer; det har busstoppesteder sjældent. Desuden har tog muligheder for at køre hurtigere end det, der

er tilladt på landeveje og i byer. Slagelse-Næstved Banens areal indeholder i øvrigt Danmarks længste stykke lige strækning, der har været brugt til jernbanedrift; på de 15,9 km mellem Hårslev-Sandved strækningens kurve og Herlufsholmkurven er strækningen ret som en lineal. Den lige strækning og de få kurver på de øvrige delstrækninger gør, at tog vil kunne holde en god fart på en genåbnet jernbane mellem Slagelse og Næstved.

Det vil også blive mere attraktivt for virksomheder at etablere sig i området, da der vil komme et større udbud af arbejdskraft, der vil have transportmuligheder til området; en jernbane vil gøre arbejdskraften mere mobil, idet der er en del af befolkningen, der ikke har bil. Lokale virksomheder, der ansætter folk fra lokalområdet, bidrager også til en reduktion af bilpendling mod storbyerne København og Odense.

De eksisterende busforbindelser i Sydvestsjælland har ikke haft nogen nævneværdig effekt med at reducere bilpendlingen og øge mobiliteten. Buskøreplanerne passer ofte dårligt med andre trafikforbindelser, og busserne bliver nemt forsinkede på myldretidsgedemarkedets overfyldte landeveje.

En sydvestsjællandsk motorvej vil også øge chancen for lokal beskæftigelse; antallet af attraktive byggegrunde vil stige, da mange virksomheder gerne vil etablere sig i nærheden af en motorvej. En ny motorvej vil også øge den tunge trafiks muligheder for at køre "længere på literen". En motorvej, der placeres i et bredt område med dårlig infrastruktur, kan således også bidrage til CO₂-reduktion.

En brik i fremtidens transportnet

Rådet for Bæredygtig Trafik har i februar 2009 for private midler udgivet pjecen "Slagelse-Næstved Jernbane - En brik i fremtidens transportnet" (se evt. under rapporthenvisningen på hjemmesiden "slagelse-naestved.dk"). Regionsrådsmedlem Søren Eriksen, der er fhv. amtsborgmester i det daværende Vestsjællands Amt, har skrevet forordet, hvori der bl.a. står:

"Genoptagelse af jernbanetrafikken vil på sigt muliggøre gennemgående tog fra Slagelse over Næstved, Vordingborg og Nykøbing F. til Nakskov og/eller Gedser. Togskifte anses af de fleste rejsende for et problem. Region Sjællands to største provinsbyer (bortset fra Roskilde og Køge) forbindes med hinanden, ligesom Lolland-Falster "hægtes på". Endvidere vil Regionstogs net blive næsten sammenhængende og muliggøre en bedre udnyttelse af materiellet. På længere sigt kunne jeg forestille mig hele akse Kalundborg-Værslev-Slagelse-Næstved genskabt. Umiddelbart vil Slagelse og Næstved kommuner efter min mening have størst fordel ved en genåbnet jernbane i kraft af de gældende tilskudsregler og muligheden for at spare busser uden egentlig serviceforringelse."

I senere afsnit står der bl.a.: "Det er kendt, at en gennemsnitsbil (der er f.eks. kun 1,18 person pr. bil i myldretiden på motorvejene mod København) udleder ca. 160 g CO₂ pr. km. En bus udleder gennemsnitligt 34 g CO₂ pr. sæde (45 i alt) pr. km, mens et moderne regionaltog (Coradia LINT 41) udleder 21 g CO₂ pr. sæde (128 i alt) pr. km. En bus eller et tog er sjældent helt fyldt, men allerede med 74 passagerer, er toget altså en fyldt bus overlegent med hensyn til CO₂-udslip. Et tomt tog udleder naturligvis mere CO₂ end en tom bus; men kunsten er jo netop at få flere folk over i toget."

Pjecen har også et overslag over forventet antal passagerer, hvorfra det skønnes realistisk med et årligt passagertal på ca. 800.000. Til sammenligning har Østbanen ligeledes 800.000, og Lollandsbanen 870.000 passagerer om året. Såfremt et nyt stort regionssygehus placeres i Slagelse, vil Slagelse-Næstved Banen få tilført yderligere (mange) passagerer - især hvis sygehuset kan opføres i stationsnærhed.

Der er også et eksempel på, at et passagertal kan blive langt bedre end forventet: "Da DSB for et par år siden efter en delvis sporfornyelse på strækningen Odense-Svendborg

forbedrede køreplanen med flere, nyere og hurtigere tog, steg passagertallet fra 700.000 (i 1997) til 1,5 mio. (i 2006) - og dette på trods af store problemer med kvaliteten af det udførte arbejde."

Da det er vedtaget, at der skal laves en ny jernbane Ringsted-Køge-København, er følgende betragtning værd at bemærke: "En forventet udbygning af "Lille Syd" (jernbanestrækningen Køge-Haslev-Næstved) vil muliggøre direkte tog f.eks. Slagelse - Næstved - Køge Nord, med forbindelse via den foreslåede nye bane til København. Region Sjællands intention om højst én times rejsetid med tog til hovedstaden kan derved stort set opfyldes, også for pendlere langs Slagelse-Næstved Banen."

Flere muligheder i Sydvestsjælland

Da havene til tider omtales som "blå motorveje", er jernbaneforbindelse mellem Stignæs Havn og "Stop 39 Erhvervs- og Transportcenter" en oplagt mulighed for godstrafikken. Stignæs Havn hører til blandt landets dybeste, og Stop 39 ligger ved Antvorskov, tæt på motorvejen ved Slagelse. Det er sandsynligt en betingelse for eventuel EU-støtte til en containerhavn, at der er jernbaneforbindelse til havnen.

Stignæs ligger med kort afstand ud til Storebælt, der er et bredt og internationalt farvand med megen trafik. Dette gør Stignæs mere centralt beliggende end de nærmeste havne til kombiterminalerne i Taulov og Taastrup. Endvidere vil Stop 39 være et supplement til ovennævnte kombiterminaler, da transportcentret ligger klods op ad banen. Transportcentret har flere gange forsøgt at få anlagt et sidespor; men Banedanmarks pris har hidtil været uantagelig, fordi transportcentret skulle betale for istandsættelse af hele strækningen fra Slagelse til Antvorskov.

En istandsættelse af banestrækningerne Slagelse-Næstved og Dalmose-Skælskør vil sammen med et nyt spor til Stignæs muliggøre ovennævnte forslag til godstrafikken. På det følgende kort er der en idé til en godsbane fra Skælskørbanen til Stignæs.

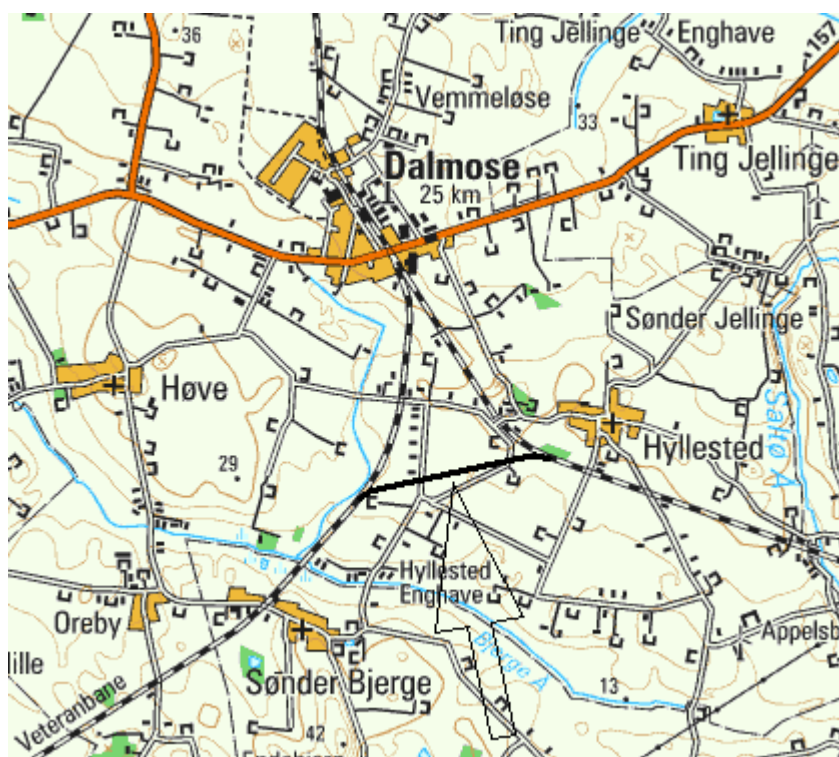


Forslag: Godsbane ved Stignæsvej

Et par kilometer omfartsspor ved Dalmose vil gøre det nemmere at køre godstog mellem Stignæs og Sydsjælland/Falster/Lolland, idet man kan slippe for at skulle skifte køreretning. Idéen på det følgende kort er et bud på en del af en nemmere Stignæs-Næstved forbindelse.

Mellem Dalmose og Holsteinborg vil man kunne få persontog ind og vende i Skælskør, med mellemliggende stopmuligheder i Sønder Bjerge og ved Tjæreby. Et omfartsspor ved Dalmose vil også muliggøre persontrafik Slagelse-Skælskør-Næstved med kun 1 køreretningsskift.

Rådet for Bæredygtig Trafik foreslår, at der mellem Slagelse og Næstved er standsningssted i Slagelse Syd, Antvorskov, Flakkebjerg, Dalmose, Sandved, Hyllinge og Herlufsholm. Jeg vil også foreslå stopmulighederne Holsteinborg (tidl. trinbræt ved Hyllested) mellem Dalmose og Sandved, og Fodby (tidl. station) mellem Hyllinge og Herlufsholm.



Forslag: Omfartsspor ved Dalmose

Mellem Stignæs og Taulov/Taastrup vil godstog kunne standse ved Stop 39 (Antvorskov). Forbindelsen Stignæs-Taulov kræver dog et køreretningsskift. Det følgende kort indeholder en idé til en mulighed for at undgå et sådant køreretningsskift, gældende for tog uden standsning ved Stop 39. Den sorte pil peger på omfartssporet, mens den gennemsigtige pil peger på en firkant, der er den omtrentlige beliggenhed af Stop 39.

Et omfartsspor ved Slagelse kan endvidere give hurtigere og nemmere forbindelser for persontog mellem Sydvestsjælland/Sydsjælland/Falster/Lolland og Fyn/Jylland. En alternativ Odense-Berlin forbindelse vil så være en mulighed, når den faste forbindelse over Femern Bælt er en realitet.



Forslag: Omfartsspor ved Slagelse

Bedre udnyttelse af eksisterende baner i og uden for Region Sjælland

I radioprogrammet på P4 Sjælland fredag den 27.3.2009 ved 5.30-tiden, bliver det nævnt, at det snart kan blive aktuelt at genåbne stationer som Fjenneslev og Kværkeby, og at der også kan blive anlagt helt nye stationer i udkanten af de større byer; det er rart at høre i disse CO2-tider. En bedre udnyttelse af de eksisterende baner vil også gavne regionens infrastruktur. Til lokale standsningssteder behøver man ikke at investere i dyre og forkromede løsninger med butikker som DSB Billetsalg, DSB Kiosk eller Kort & Godt; små stationer kan godt have trinbrættstatus, hvor man til billetsalg og ventetid kan nøjes med billetautomater og læskure.

Man kan godt have en økonomisk drift af små stationer; det er Lollandsbanen et fint eksempel på. Her spares også bremseslid og igangsætningsbrændstof, når der ikke er nogen af- eller påstigende passagerer, idet man skal trykke på en stopknap i toget eller tænde perronsignalet, for at være sikker på, at toget standser ved et mellemliggende stop. Det burde man også kunne indføre på andre banestrækninger; vi lever jo i en højteknologisk tidsalder.

Danmarks mest forkælede jernbanestrækning Odense-Middelfart har ikke været ramt af stationslukninger; besparelserne på denne strækning har kun omfattet lukninger/frasalg af stationsbygninger. Når man igennem en årrække har set på DSB-stationernes Danmarkskort, fremgår det tydeligt, at Odense-Middelfart strækningen har fået positiv særbehandling, hvorimod både Østfyn og Region Sjælland fremstår som transportmæssige blindgyder. Desuden er der nedlagt mange stationer på den østjyske længdestrækning og strækningen Vejle-Herning. Denne forskelsbehandling er uretfærdig og meget provokerende. Positivt kan Odense-Middelfart strækningen fremhæves som eksempel på, at der godt kan være lokaltrafik med regionaltog på en strækning med mange gennemkørende tog.

I de senere år er der på den østjyske længdestrækning sket fremskridt med oprettelsen af nærbane (inkl. genåbninger af stationer) ved Aalborg og Århus, samt genåbning af Hedensted (Vejle-Horsens); men der er stadig nok at tage fat på.

På strækningen Roskilde-Korsør kan man genåbne stationerne Gøderup (mellem Roskilde og Viby Sjælland), Kværkeby (Borup-Ringsted), Fjenneslev (Ringsted-Sorø), Forlev (Slagelse-Korsør) og Svenstrup (Slagelse-Korsør).

Nyborg-Odense strækningen kan forbedres med genåbning af stationerne Hjulby, Ullerslev, Langeskov og Marslev, samt en nyåbning "Korslække" (nævnt for mange år siden i aviser) i den sydøstlige del af Odense.

Hvis man igen lagde skinner mellem Nyborg og Ringe, ville det både gavne Østfyn og give mulighed for direkte forbindelse mellem København og Svendborg. Hvis man også istandsatte strækningen Ringe-Faaborg ville en direkte København-Faaborg forbindelse også være en mulighed.

Sidder man i venstre side i køreretningen på Sydbanen, kan man mange steder konstatere større afstand mellem sporene. Der er ingen perroner; men overfor disse mellemrum ligger frasolgte stationsbygninger. Det er historiske levn efter stationer/trinbrætter ved Høm (sydlig forstad til Ringsted), Vrangstrup (ved åen Suså), Herlufmagle, Rislev, Lov, Klarskov, Orehoved og Tingsted. Endvidere har jeg kendskab til, at der har været trinbræt ved Ring og Sværdborg.

På banen Lille Syd er der mellem Haslev og Holme-Olstrup en by, der hedder Bråby Stationsby (i nærheden af Bråby); men heller ikke dér har der været noget standsningssted i mange år.

Mellem Nykøbing F. og Rødby er der 3 vigespor, hvor der aldrig har været station/trinbræt; hvis der var mulighed for standsning ved disse vigespor, ville der på strækningen være basis for flere passagerer end de få, der er i dag.

Den kommende bane mellem Ringsted og København bør også have mellemliggende standsningssteder til glæde for lolaltrafikken.

Gedserbanen

Ophøret af persontrafik med DSB-tog på Gedserbanen skal hilses velkomment, da de sidste 14 års DSB-drift har været penge ud af vinduet og CO2-svineri; der har i flere år kun været 1 afgang i døgnet i hver retning, og begge afgangene har ligget uden for myldretiderne, med meget få eller slet ingen passagerer. Ligesom forud for de store banelukninger i 1971 er trafikken blevet gjort næsten ubrugelig. I flere år var der ingen afgangene i lørdags- og søndagskøreplanerne. Senere kom der dog 1 dobbelttur om lørdagen, og i de seneste år endda også 1 dobbelttur om søndagen; men det er desværre kun få forbedringer midt i det store hav af elendigheder. Endnu en ulempe er, at toget i Gedser kun standser ved færgelejerne, der ligger lidt afsides i forhold til beboelsesområder.

Det daglige regionaltog til Gedser har været et direkte tog, der har udgået fra København. I den senere tid har dette tog skulle returnere til København, uden det længere ophold i Nykøbing F., hvor vidererejsende skulle skifte tog. Når toget har været for meget forsinket fra København, har det medført en del aflysninger af dagens ene dobbelttur, der blot blev betragtet som en slags pauseaktivitet ved togvending i Nykøbing F. Den nedladende betragtning havde i den sidste driftuge kedelige konsekvenser for en del af de mange interesserede, der gerne ville opleve en sidste DSB-tur på Gedserbanen. Tirsdag den 8.12. nåede toget ikke frem til Gedser, da det på turen fra Nykøbing F. yderst uheldigt blev påkørt i en overkørsel mellem Marrebæk og Fiskebæk. Onsdag den 9.12. blev dobbeltturen aflyst, på grund af forsinkelse fra København; det gik bl.a. ud over to bornholmere (far og søn) samt en brite. De øvrige dage i ugen blev dobbeltturen heldigvis gennemført, med lørdag den 12.12. som den sidste DSB-dag på Gedserbanen.

Da banen står over for en renovering, der er beregnet til 112 mio.kr., er det forståeligt, at der er politisk flertal for at bringe den elendige drift til ophør. DSB har reelt ikke været

interesseret i at køre på banen, hvorfor der har været en udsultning med for få afgang, for få standsningssteder og for dårlige afgangstidspunkter; en sådan udsultning skræmmer passagererne væk, og manglende passagerer er et godt argument over for politikere. Ligesom forud for de store banelukninger i 1971 er trafikken blevet gjort næsten ubrugelig. DSB har dog ikke villet slippe banen, af frygt for, at en anden operatør skulle gå hen og få succes, og derved udstille DSB som en dårlig operatør. Politikerne skulle derfor forlængst have haft fyret DSB i en udliciteringsrunde.

Som alternativ til udlicitering, efter at Gedserbanens internationale persontrafik ophørte ultimo september 1995, kunne man have indstillet driften, da lokaltrafikken allerede blev nedlagt i det sorte jernbaneår 1971 med landsdækkende besparelser. I de senere år har banen i længere perioder været lukket pga. tiltrængt vedligeholdelse. Var driften blevet indstillet i 1995, kunne man også have sparet på denne vedligeholdelse, der kunne have været reduceret til det minimum, der kræves ved, at banen indgår i stormflodsberedskabet. Banen kunne derved henligge som reservejernbane, der kunne bruges til veteran-, gods- og udflugtstog; dette er den sydvestsjællandske jernbane et eksempel på.

Da trafikken på Gedserbanen blev indskrænket, tilbød Lollandsbanen at drive lokaltrafik på banen. Det ville denne operatør kunne gøre forholdsvis billigt med dens lette tog, da Lollandsbanen og Gedserbanen begge udgår fra Nykøbing F. Den idé var der desværre ikke lydhørhed for dengang. Lollandsbanens idé er ellers god; i Tyskland og Schweiz er adskillige lukningstruede sidebaner blevet privatiseret, og disse baner betjenes med lette tog eller letbanedrift, hvilket gør driftsøkonomien billigere. Det må dog erkendes, at passageroplandet på Sydfalster er meget begrænset; men denne egn trænger særligt til en hjælpende hånd.

Et forslag til en ny DSB-drift går ud på, at timetogene mellem København og Nykøbing F. får forlænget turen, så de også kører mellem Nykøbing F. og Væggerløse. Væggerløse er større end Gedser, og indbyggerne består primært af pendlere. Byen ligger kun 6 km fra Nykøbing F., hvilket gør, at turen kunne køres i regionaltogets vendetid i Nykøbing; en etablering vil derfor være billig både i drift og anlæg. Til forslaget kan man tilføje et trinbræt "Nykøbing F. Syd", da turen går gennem mange boligområder i den sydlige del af Nykøbing.

Gedserbanen vil være attraktiv, hvis der var flere regelmæssige afgang fordelt på døgnet, hvis der var ekstra afgang i myldretiderne, og ikke mindst hvis der var station/trinbræt i Væggerløse, Marrebæk, Fiskebæk og Gedesby, som der var indtil jernbanemassakren i 1971. Endvidere ville det gavne trafikken til/fra Gedser med et trinbræt ved vejen til Gedsers lystbådehavn og campingplads; ved denne vej ligger banen tæt på beboelsesområder, og mellem banen og hovedvejen henligger et asfalteret areal, der kunne bruges til parkeringspladser. Trafikken til/fra Nykøbing F. ville ligeledes have gavn af et trinbræt, da der er mange boligområder i byens sydlige del.

På afgangene uden for myldretiderne er der på Lollandsbanen et minimum af tomme siddepladser, idet der køres med kun 1 IC2-tog (2 vogne). Antallet af tomme siddepladser uden for myldretiderne ville på Gedserbanen kunne nedbringes yderligere, hvis man fik lavet IC1-tog, hvor togvognene kunne køre enkeltvis.

Overordnede betragtninger og sammenligninger

Hvis man i Jylland kun investerede i vækst i Århus og omegn, ville vejtrafikken i myldretiderne også der være et kæmpekaos. Trafikinvesteringerne i Jylland er heldigvis fordelt på flere vækstcentre som f.eks. Trekantområdet og Herning-området. En sådan fordeling er hårdt tiltrængt på Sjælland, hvor man i Region Sjælland godt kan bruge et vækstcenter med en motorvejstrekant og en jernbanetrekant. God infrastruktur tiltrækker

virksomheder og tilflyttere; i forhold til storbyerne er det ikke nok at lokke med naturskønne omgivelser og billigere huslejer. En forbedret infrastruktur vil desuden gøre arbejdskraften mere mobil og spare CO2.

En istandsættelse af den sydvestsjællandske jernbane kan starte som et aktiveringsprojekt. Fjernelse af buskads og ukrudt må være en særlig meningsfyldt form for aktivering, når man med sin arbejdsindsats er med til at skabe en fremtid på et historisk stykke infrastruktur.

Afslutning

Man får ikke erhvervsudvikling og vækst ved at ødelægge infrastruktur, turistattraktion og foreningsliv. Ej heller bidrager det til positiv omtale af den finansielle sektor, når der er en fond, der medvirker til den destruktive adfærd. Når der skal tages hensyn til klimaet, spiller det bare ikke at ødelægge jernbaner; det er ulogisk og uden sammenhæng.

Jeg mener også, at det gode liv også er et trafiksikkert liv, hvorfor Nordea-fonden vil gøre mere gavn, hvis den brugte de 36 mio.kr. på "sorte pletter på landkortet". Der er mange steder, hvor de offentlige kassers økonomi ikke rækker til en hurtig forbedring. Et eksempel er rute 22 mellem Kyse og Fuglebjerg; en del af strækningen er smal og uden cykelsti. Denne delstrækning har virkelig brug for et stiprojekt; hovedvejen er ofte livsfarlig at cykle på.

Jeg håber, at man vil lære af datidens fejl med den forhastede beslutning om persontrafikkens ophør på Slagelse-Næstved Banen. I den landsdækkende sparerunde i 1971 skelede man åbenbart ikke til vedligeholdelsen af de enkelte baner. I 1967-1968 blev strækningen Slagelse-Sandved istandsat; men det blev kun til ca. 3 års drift for de ellers mange penge, skatteyderne betalte. Den rigtige beslutning ville have været, at man færdiggjorde istandsættelsen og fortsatte med at have persontrafik, så man undgik det enorme ressourcspild med istandsættelse til næsten ingen nytte. Man kunne også have undgået ressourcspildet ved, at persontrafikken ophørte ved køreplansskiftet op til den planlagte igangsættelse af istandsættelsen. Det ville også have været upopulært, men i det mindste mere forståeligt, da de mange penge så kunne spares eller bruges til andre formål.

Lørdag den 22.5.1971 var den sidste dag med persontrafik på Slagelse-Næstved Banen og en del andre baner rundt i landet, hvilket også gjaldt persontrafikken mellem Slagelse og Kalundborg. Dermed forsvandt jernbanerygraden i den kollektive trafik i Vestsjælland, og på baner med fortsat persontrafik var denne lørdag den sidste dag for en del stationer og trinbrætter. Siden da har hele den sydvestsjællandske jernbane fået lov til at henligge som reservejernbane, hvor den har været brugt til gods-, veteran- og udflugtstog. Derudover, ved togulykken ved Sorø i 1988, blev et godstog omdirigeret til at køre via Slagelse-Næstved Banen, der også har haft en vis betydning for militæret under den kolde krig. Siden har banen været omtalt som en mulig, fremtidig transportkorridor. En sådan korridor er højaktuel nu, hvor den faste forbindelse over Femern Bælt er vedtaget.

En istandsættelse af Slagelse-Næstved Banen bør betales af staten, der har sparet mange penge på at lade den henligge uden vedligeholdelse. Desuden er en halv mia.kr. en for stor mundfuld for både region og kommuner. Endvidere har klimaet det værre, end hidtil antaget, hvilket gør CO2-besparende transportinvesteringer til så vigtig en opgave, at det er staten, der må stå for den. Staten er derefter i sin gode ret til at lade driften udlicitere. Når man sammenligner med datidens jernbanedrift, er det vigtigt at huske, at nutidens nyere tog er hurtigere og mere energieffektive end de tog, som biler, busser og lastbiler udkonkurrerede. Nyere tog og øget klimafokus kan gøre jernbanedrift mere rentabel end hidtil.

De ansvarlige politikere kan ikke tabe ansigt ved at ændre beslutning vedr. den sydvestjællandske jernbane, da klimaet har fået en stor folkelig opmærksomhed. Jernbanen på Sydvestsjælland har et bredt geografisk opland, som er en egn, der trænger særligt meget til en hjælpende hånd. Hvis man ved infrastrukturinvesteringer kun interesserer sig for områder i og ved storbyer som København, Århus, Odense og Aalborg, kan store dele af resten af landet komme til at sygne hen med fortsat erhvervsafvikling og fraflytning, med risiko for at ende som vildtreservater med naturstier og golfbaner.

Investeringer i Region Sjællands infrastruktur, herunder motorvej og jernbane i Sydvestsjælland, er en økonomisk udfordring, der vil gavne både klimaet og udkantsområder. Jeg mener, at vi ikke har råd til at afvise denne udfordring, når klimaet har det værre end klimatilstanden i de hidtidige mest pessimistiske sortsyns budskaber.

Med venlig hilsen

Lars Skovsboe Madsen
Gaabensevej 77
4800 Nykøbing F.
14.12.2009

Stop skævvridningen af Sjælland - Indhold	Side
Indledning	1
Motorvejstrekant i Region Sjælland - Kortudsnit med forslag	1
Fejl, mangler og tom snak	1
Bedre infrastruktur bidrager til CO2-reduktion, motion og erhvervsudvikling	2
En brik i fremtidens transportnet	3
Flere muligheder i Sydvestsjælland	4
Godsbane ved Stignæsvej - Kortudsnit med forslag	4
Omfartsspor ved Dalmose - Kortudsnit med forslag	5
Omfartsspor ved Slagelse - Kortudsnit med forslag	6
Bedre udnyttelse af eksisterende baner i og uden for Region Sjælland	6
Gedserbanen	7
Overordnede betragtninger og sammenligninger	8
Afslutning	9