

Rådet for
Bæredygtig Trafik
2009



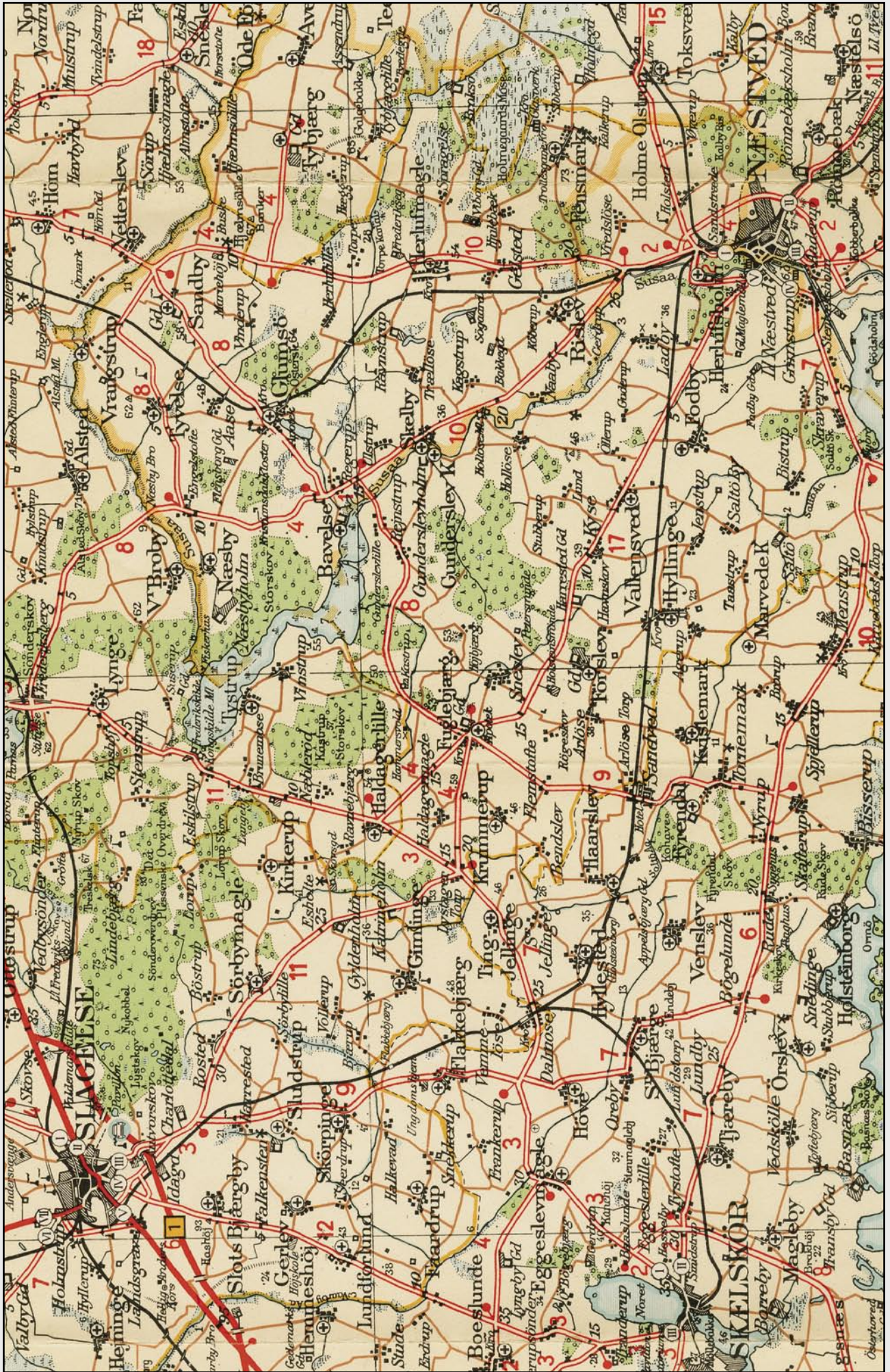
Slagelse
Slagelse Syd
Antvorskov
Flakkebjerg
Dalmose
Sandved
Hyllinge
Herlufsholm
Næstved



Slagelse - Næstved Jernbane



- EN BRIK I
FREMTIDENS
TRANSPORTNET



Bevar Slagelse-Næstved banen

Forord



Med fremkomsten i 2008 af Movias/Atkins' "Teknisk vurdering af jernbanestrækningen Slagelse-Næstved med henblik på reetablering af togdriften" suppleret med denne pjece udgivet af Rådet for Bæredygtig Trafik foreligger nu for første gang i nyere tid et kvalificeret beslutningsgrundlag for banens fremtid, som det den er, nemlig som jernbane. Det har ikke skortet på ideer til anvendelse af banetraceen, men der er for mig ingen tvivl om, at en reaktivering af banen vil blive til glæde og gavn for flest mulige borgere.

Indstillingen af persontrafikken i 1971 var usaglig og alene resultatet af det, man kalder en "politisk studehandel", og det kan undre, at DSB ikke selv for længst har søgt at genoplive banen. Pjecen anviser derfor en anden konkret løsning, nemlig en lokalbane (privatbane) drevet af den nydannede sammenslutning af jernbaner, Regionstog A/S, som er fuldt kvalificeret til opgaven.

Godt 500 mio. kr. til Slagelse-Næstved banens reaktivering kan umiddelbart forekomme at være mange penge, men sagen skal ses i et større perspektiv. 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 ønske om en styrkelse af de tværgående forbindelser i regionen vil blive opfyldt, samtidig med at Sjællands to største provinsbyer (bortset fra Roskilde og Køge) forbindes med hinanden, ligesom Lolland-Falster "hæftes på". Endvidere vil Regionstogs net blive næsten sammenhængende og muliggøre en bedre udnyttelse af materiellet.

På længere sigt kunne jeg forestille mig hele aksen Kalundborg-Værslev-Slagelse-Næstved genskabt, og på endnu længere sigt åbner der sig måske mulighed for udbud af Lille Syd-banen Roskilde-Køge-Haslev-Næstved-Nykøbing F-Gedser. Regionstog A/S kunne passende byde på denne opgave, og derved vil også Østbanen i givet fald blive forbundet med Regionstogs øvrige net.

Økonomien er dog nok det springende punkt i øjeblikket, men regeringens Infrastrukturkommission har i sin betænkning peget på nye finansieringsmuligheder, f.eks. partnering og offentligt privat partnerskab (OPP). Hvorfor er der egentlig ikke et par "kvikke hoveder" fra region og kommuner, der får disse muligheder undersøgt til bunds?

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. Hvis en relativt hurtig beslutning kan træffes, undgår kommunerne udgiften til etablering af en eventuel sti. I tilfælde af en reaktiveret jernbane vil kommunerne alene komme til at stå for adgangsveje og parkeringspladser ved de nye stationer ud over deltagelse i købet af banetraceen.

Tiden vil være med jernbanerne, og lokalbanerne er et nødvendigt led i et sammenhængende trafiksystem. Lige nu synes tidspunktet velvalgt for et dokumenteret forslag om genoplivning af Slagelse-Næstved banen. Regeringen er i den nuværende finans- og beskæftigelseskrise lydhør over for forslag om nye offentlige anlægsarbejder og har i december 2008 i sin brochure "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur" anbefalet en bedre jernbane, således at toget bliver et reelt alternativ til bilen. Hvert andet år skal der tages stilling til konkrete anlægsprojekter, hvortil der foreligger analyser og beslutningsgrundlag. Det er mit håb, at regionen og de to kommuner i enighed kan forelægge transportministeren et sådant projekt senest i 2010.

Gørlev i januar 2009

Søren Eriksen

fhv. amtsborgmester, regionsrådsmedlem

Forhistorie og fakta

Jernbanen mellem Slagelse og Næstved er 40,1 km lang og sidebanen Dalmose-Skælskør 11,5 km. Begge baner åbnedes for trafik i 1892 efter omfattende jordarbejder. Anlæggene kostede i alt 3,5 mio. kr., og Slagelses nuværende pompøse stationsbygning indgik i anlægget ligesom den smukke bro over Suså ved Herlufsholm.

Dalmose-Skælskør banen

På grund af tiltagende konkurrence fra biler og busser blev persontrafikken på Dalmose-Skælskør banen indstillet i 1950, mens godstrafikken fortsatte helt til 1975. Fra 1980 har foreningen Skælskørbanen kørt veteran tog på banen, ligesom Omstigningsklubben driver sporvognstrafik på havnebanen i Skælskør. Sporet består af gamle 22,5 kg/m laskede skinner på træsveller i grusballast og er nu i så dårlig stand, at en total fornyelse i tilfælde af genoptagelse af normal jernbanedrift er nødvendig.



Slagelse station, ca. 1900.

Slagelse-Næstved banen

Som led i en landsomfattende "jernbanemassacre" i 1971 blev persontrafikken mellem Slagelse og Næstved uden anden årsag end et generelt sparekrav indstillet i dette år, mens godstrafikken mellem Slagelse og Sandved fortsatte til 1986. Strækningen har siden sporadisk været anvendt til veteran tog og enkelte særtog, herunder omdirigerede godstog.

Sidst i 1960'erne kort før persontrafikkens ophør fik strækningen Slagelse-Sandved en spormodernisering med et spor bestående af brugte 45 kg/m skinner på bøgesveller i skærveballast. Sporet blev helsvejst på det meste af strækningen, hvilket tillod en hastighed på 90 km/t. Strækningen mellem Sandved og Næstved henligger med 37 kg/m laskede skinner på ældre træsveller i skærveballast. Denne del af banen kunne ganske vist også befares med 90 km/t., og der var gennemgående tog eller vogne fra Korsør til Nykøbing F og Gedser. Sporet er dog nu i en så dårlig forfatning, at en totalrenovering i givet fald er nødvendig.

Også det nyere spor mellem Slagelse og Sandved bør udskiftes, viser den seneste undersøgelse af sporets tilstand, og det vil derfor være rationelt at udskifte sporene på hele banen i ét "hug" ved hjælp af moderne sporombygningsmateriel. Såfremt banen havde været i uafbrudt drift, skulle sporet alligevel have været udskiftet for flere år siden.

Der har i årenes løb været adskillige forslag fremme om genåbning af banen, men uden resultat, og den henligger i dag stort set intakt, men forsømt. Alle stationsbygninger m.v. er frasolgt, ligesom sidespor og overkørselsanlæg er fjernet. Officielt er banen sammen med Dalmose-Skælskør strækningen nedlagt siden marts 2007 efter at have været spærret for trafik i en årrække. Ejeren, Banedanmark, har af Trafikstyrelsen fået tilladelse til at sælge banerne, og de er nu udbudt til salg. De potentielle købere, Slagelse og Næstved kommuner, overvejer sammen med Region Sjælland stadig sagen. Trafikstyrelsen har tilkendegivet, at den formelle nedlæggelse ikke udelukker, at en kommune kan erhverve en jernbanestrækning med henblik på muligheden for senere godstransport, veteran togkørsel eller andet. Det vides ikke, om dette "andet" tillige omfatter genoptagelse af persontrafikken, men da beslutningen om nedlæggelse er truffet på et mangelfuldt grundlag (vor påstand, jf. senere), blev nu fhv. transportminister Carina Christensen anmodet om at foretage en fornyet mere grundig undersøgelse indeholdende bl.a. en samfundsøkonomisk cost-benefit analyse og i givet fald omstøde sin forgængers (Flemming Hansens) afgørelse. Selv om Transportministeriet er bekendt med sådanne analyser, og Infrastrukturkommissionen i sin betænkning har behandlet dem indgående, har hun afslået anmodningen. En reaktivering af banen må derfor på ny forelægges transportministeren (nu Lars Barfoed).

Region Sjælland har i tilslutning til sin udviklingsplan udpeget infrastruktur og trafik som et af tre særligt prioriterede indsatsområder i forbindelse med udarbejdelse af en trafikplan for regionale buslinjer og lokalbaner i regionen, men Slagelse-Næstved banen er ikke nævnt specifikt. Derimod omtales en motor/motortrafikvej Kalundborg-Slagelse-Næstved som et af syv projekter i ikke prioriteret rækkefølge. I september 2008 blev det imidlertid på foranledning af Næstved Kommune besluttet, at Movia i samarbejde med regionen skal foretage en opdateret analyse af de trafikale og økonomiske vilkår for en eventuel reaktivering af banestrækningen. Analysen foreligger nu, og regionsrådet har tiltrådt en indstilling fra Movia om at anbefale Næstved og Slagelse kommuner at bevare strækningen i sin helhed, således at den på et senere tidspunkt igen kan anvendes til trafikal infrastruktur. Det anbefales således, at man på nuværende tidspunkt eventuelt alene fjerner skinner og sveller.

Hvorfor genaktivere banen?

Idet vi i første omgang ser bort fra Dalmose-Skælskør banen, som vi forudsætter opretholdt indtil videre som veteranbane/-sporvej, foreslår vi Slagelse-Næstved banen genaktiveret snarest muligt primært med persontrafik. Godstrafik på jernbane spiller i øjeblikket desværre en mindre rolle i Danmark, men spørgsmålet er i modsætning til persontrafikken på banen blevet mere eller mindre grundigt undersøgt af Banedanmark i 2006 med ekstern konsulentbistand. Bl.a. blev potentielle godskunder langs banen spurgt om deres interesse i banetransport, men (ikke uventet) var interessen lig nul. Selv om "Stop 39 Erhvervs- og Transportcenter" ved Antvorskov ligger klods op ad banen uden dog at have sporforbindelse dertil, blev denne mulige kunde ikke spurgt, skønt vi er vidende om, at transportcentret flere gange har forsøgt at få anlagt et sidespor. Banedanmarks prisforlangende har dog hidtil været uantageligt, fordi transportcentret skulle betale for istandsættelse af hele strækningen fra Slagelse til Antvorskov.

Det nok så vigtige persontrafikpotentiale blev næsten ikke undersøgt, idet man indskrænkede sig til at konstatere, at de to parallelle busruter (linje 88 og 87 over Fuglebjerg hhv. Skælskør) ved en forsigtig vurdering havde 500.000-550.000 påstigere pr. år på linje 88 og et mindre antal på linje 87. Selv om der således var tale om ganske pæne trafiktal, der kunne berettigede en banebetjening, konkluderedes det frejdigt, at der ikke syntes at være tilstrækkelig politisk opbakning hertil. Bemærk, at undersøgelsen fandt sted i 2006, dvs. før amts- og kommunalreformerne, samt før den senere samme år nedsatte infrastrukturkommission kunne nå at afgive betænkning. I øvrigt ses den tidligere Skælskør Kommune uvist af hvilken grund ikke hørt i sagen.



Hyllinge station, 1971.

Bedre står det ikke til med Banedanmarks undersøgelse i 2006 af banens tekniske tilstand. Man indrømmer, at analysen af de såkaldte restbaner på grund af andre opgaver ikke er udført på et særligt detaljeret grundlag, ligesom man har forudsat arbejdet med vurdering af de trafikale gevinster udført af Trafikstyrelsen (hvilket os bekendt ikke er sket). Alligevel kan det overraske, når Banedanmark oplyser, at Slagelse-Næstved banens største tilladte hastighed var 75

km/t. (det rigtige er 90 km/t. som nævnt i det foregående), og at sporet består af 45 kg/m laskede skinner (det rigtige er dels helsvejest spor med 45 kg/m skinner og dels lasket spor med 37 kg/m skinner). Forklaringen kan muligvis ligge i, at Banedanmark ikke har foretaget besigtigelse "i marken", hvilket efter vor opfattelse kan kritiseres.



Slagelse station, 1971.

Klimapåvirkningerne blev ikke undersøgt overhovedet, skønt 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 regionaltoget (Coradia LINT 41) udleder 21 g CO₂ pr. sæde (128 i alt) pr. km. Hverken 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, jf. senere. (Kilder: Movia og Alstom m.fl.).

Vi mener sammenfattende, at beslutningen om den formelle nedlæggelse af Slagelse-Næstved banen er truffet på et forældet, mangelfuldt og delvis fejlagtigt grundlag, hvilket vi finder kritisabelt. Vi ønsker derfor beslutningen omstødt af den nuværende transportminister.

Heller ikke den seneste analyse (Movia/Atkins 2008) har vurderet banens potentiale som en del af det sjællandske jernbanenet og dermed ikke det mulige passagertal og de deraf afledte indtægter, men vi vil i denne pjece søge at råde bod herpå. Vore ressourcer rækker dog ikke til en egentlig samfundsøkonomisk cost-benefit analyse, som desuden med den i øjeblikket af Trafikstyrelsen benyttede metode har visse mangler med hensyn til kvantificering og værdiansættelse, f.eks. med hensyn til tværgående sammenstillinger vej/bane, tab af landskabsværdier og biodiversitet (biologisk mangfoldighed). Vi har valgt bl.a. at benytte førnævnte passagertal (1/2 mio.) på de to busruter mellem Slagelse og Næstved som delelement. De amtskommunale trafikselskaber (VT og STS), som drev ruterne, har ikke kunnet specificere

tallet i påstignings- og afstigningssteder, hvorfor vi er gået ud fra, at der mellem Slagelse og Næstved er et potentiale på mindst 200.000 lokale passagerer årligt fordelt på kortere rejser. Heri har vi ikke medregnet den effekt på ca. 1/3 flere passagerer, som jernbanetransport ifølge trafikforskere tilfører alene i kraft af komfort og rejsehastighed i forhold til bustransport. Der er derimod søgt korrigeret for passagerer til og fra Fuglebjerg m.v., som ligger for langt væk fra banen.



Dalmose station, 1971.

Herudover skønnes strækningen Slagelse-Antvorskov (i et tidligere projekt benævnt Slagelse Bybane) i en rapport fra 2003 (Strategiplan for Vestsjællands Lokalbaner) at kunne opnå 300.000-400.000 enkeltrejser pr. år baseret på "regelmæssig drift hele dagen og ugen". Tanken om at drive denne del af banen som elektrisk sporvej (letbane) har i øvrigt været fremme, men efter moden overvejelse mener vi, at det vil være upraktisk med en isoleret sporvejsdrift, der bl.a. kræver egne remise- og værkstedsfaciliteter. En sporvej vil heller ikke uden videre være hensigtsmæssig ved en eventuel forlængelse til Næstved, selv om der findes sporvogne, der kan køre 100 km/t., og som (mod merbetaling) kan indrettes til at køre på Bandedanmarks strømforsyning. Blandet drift sporvej/jernbane harmonerer ikke med vort forslag om samdrift med de øvrige lokalbaner, selv om fænomenet kendes omkring større byer først og fremmest i Tyskland. På langt sigt kunne en elektrificering af banen imidlertid vise sig praktisk for fremførelse af direkte tog mellem de to værende hhv. kommende elektrificerede strækninger Vestbanen og Sydbanen, som Slagelse-Næstved banen forbinder.

DSB's årlige manuelle passagertælling ("Østtælling") på en hverdag i efteråret 2007 viser 379 rejser (sva-

rende til ca. 113.500 på årsbasis) fra og til jysk-fynske, Korsør og Slagelse stationer til og fra Næstved og en række stationer syd og nord derfor. Disse rejser er naturligvis foretaget via Ringsted, hvilket er 15,7 km længere end den direkte strækning Slagelse-Næstved. Tidsmæssigt vil der dog ikke foreløbig være større forskel, men i kraft af halvtimedrift i myldretiderne vil en del rejsende formentlig opnå bedre tilslutning til korresponderende tog, indtil de foreslåede direkte tog mellem Slagelse og Nakskov/Gedser er en realitet. Vi har derfor kun medregnet halvdelen af disse fjernejser i efterfølgende opstilling.

Region Sjælland har forsøgt at opgøre det forventede antal passagerer, men er alene kommet frem til, at ca. 650 personer (= 1300 dobbeltrejser) dagligt (dvs. mandage-fredage) pendler mellem byerne Slagelse og Næstved. Hertil kommer pendling fra standsningsstederne langs banen samt øvrig pendling (uddannelse og øvrigt almindeligt rejsebehov), uden at denne pendling er søgt opgjort. Man er alligevel hurtig til at konkludere, at pendlingsbehovet næppe er tilstrækkeligt til at forrente en investering i jernbanedrift i forhold til det nuværende busalternativ. Naturligvis vil en jernbanelinje bl.a. i kraft af egen infrastruktur rent økonomisk være mere omkostningstung end en buslinje, der jo blot medbenytter vejene, men skal Danmark have en attraktiv kollektiv trafik, må vi i højere grad end hidtil tænke på andre værdier end de økonomiske.

Hvis vi forudsætter, at blot halvdelen af førnævnte 1300 dobbeltrejser umiddelbart flyttes fra bil eller bus, kan man lave det i nedenstående skema opstillede overslag for det forventede antal passagerer.

Alt i alt skønnes det således realistisk at gå ud fra et årligt passagertal på ca. 800.000. Til sammenligning har Østbanen (Køge-Rødving/Faxe Ladeplads) ligeledes 800.000 og Lollandsbanen (Nykøbing F-Nakskov) 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.

Alle ønsker flere over i den kollektive trafik, men kun jernbanerne er i stand til at tiltrække flere passagerer, hvorimod busserne, der er for langsomme og ubekvemme, over en bred front mister passagerer. Ønsker

Overslag over forventet antal passagerer

650 dobbeltrejser Slagelse-Næstved på ca. 220 arbejdsdage	143.000 passagerer
1/3 af de "resterende" 143.000 ("jernbaneeffekten" på lidt længere sigt)	47.500 passagerer
Lørdage-søndage m.v. ca. 300 enkeltrejser på 145 dage (skønnet)	43.500 passagerer
Slagelse Bybane	300.000 passagerer
DSB Østtælling	57.000 passagerer
Fra mellemstationer og busser lokalt (skønnet)	200.000 passagerer
I alt pr. år	791.000 passagerer

man således, at flere bilister skal rejse kollektivt, kommer man ikke uden om jernbanerne. Stigende benzin- og dieseloliepriser samt øget miljøbevidsthed og trængsel på vejene omkring de større byer vil medvirke til flere passagerer i togene, mens busserne formentlig vil tabe yderligere terræn. Det har dog vist sig, at der i landdistriktet er en "magisk" grænse på 600 m til nærmeste jernbanestation, således at man tager bilen, hvis man bor uden for denne afstand (Infrastrukturkommissionens betænkning).

Turen med bus linje 87 Slagelse-Skælskør-Bisserup-Næstved tager ca. 1½ time og med bus linje 88 Slagelse-Fuglebjerg-Næstved ca. 50 minutter, mens togturen Slagelse-Dalmoose-Næstved med stop efter behov (trykknapsystem) kan gøres på 35-37 minutter med højeste hastighed 120 km/t., jf. senere i brochuren. Landevejen over Fuglebjerg er endda 5 km kortere end banen.

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.

En genåbnet Slagelse-Næstved bane vil i øvrigt give mulighed for indskrænkning af parallelt forløbende busruter til fordel for tilbringerruter til banen, men da dette for lokale ruter er en rent kommunal opgave og kræver et vist erfaringsgrundlag efter en indkøringsperiode, har vi ikke taget stilling hertil.

Banen repræsenterer stadig en vis værdi, og Infrastrukturkommissionen peger på, at de stigende trafikmængder betyder, at eksisterende infrastruktur skal udnyttes bedst muligt dels for at bevare værdien af tidligere investeringer og dels for at undgå nye anlæg med deraf følgende ekspropriationer og indgreb i naturen. Det er derfor vigtigt at sikre den nødvendige vedligeholdelse af de eksisterende veje og jernbaner, således at trafikken afvikles så effektivt og pålideligt som muligt. Slagelse-Næstved banen er stort set ikke blevet vedligeholdt i over 30 år! Selv om de derved sparede penge ikke er opsamlet i en pulje, burde der nu være råd til det vedligeholdelsesmæssige efterslæb.

Sammenslutningen Danske Regioner oplyser i forbindelse med udgivelse af hæftet "Effektiv mobilitet", at en undersøgelse viser, at 50 % af den danske befolkning mener, at udbygning af den kollektive trafik skal prioriteres højere end udbygning af vejnettet. Kun 28 % mener, at vejnettet skal prioriteres højere. Biltrafikken skal i henhold til nævnte hæfte kun reduceres omkring 15 %, for at trængslen reduceres væsentligt mange steder. En overflytning til den kollektive trafik (in casu jernbanen Slagelse-Næstved) kan derfor få betydning for eventuel udbygning af hovedvej 22 mellem Slagelse og Næstved, idet egentlige trængselsproblemer på denne vej alene bør kunne forekomme i myldretiden om morgenen og sidst på eftermiddagen.

En reaktiveret Slagelse-Næstved bane vil ikke alene være til gavn for bysamfundene langs banen; den vil også kunne knytte nogle af regionens større byer sammen som ønsket i regionsudviklingsplanen. Såfremt banen som foreslået overgår til Regionstog A/S, jf. senere, kan den på sigt blive led i en direkte jernbaneforbindelse Nykøbing Sjælland-Holbæk-Slagelse-Næstved-Nykøbing F-Nakskov/Gedser (med forbindelse til hele Central- og Østeuropa via færgen til Rostock).

For pendlere kan der ved togskitte i Slagelse og Næstved blive gode muligheder for viderebefordring til f.eks. København, Odense og Nykøbing F. I en ikke alt for fjern fremtid vil Sydbanen (Ringsted-Næstved-Rødby) i forbindelse med broen til Fehmarn blive elektrificeret og opgraderet med dobbeltspor (næsten hele vejen). 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.



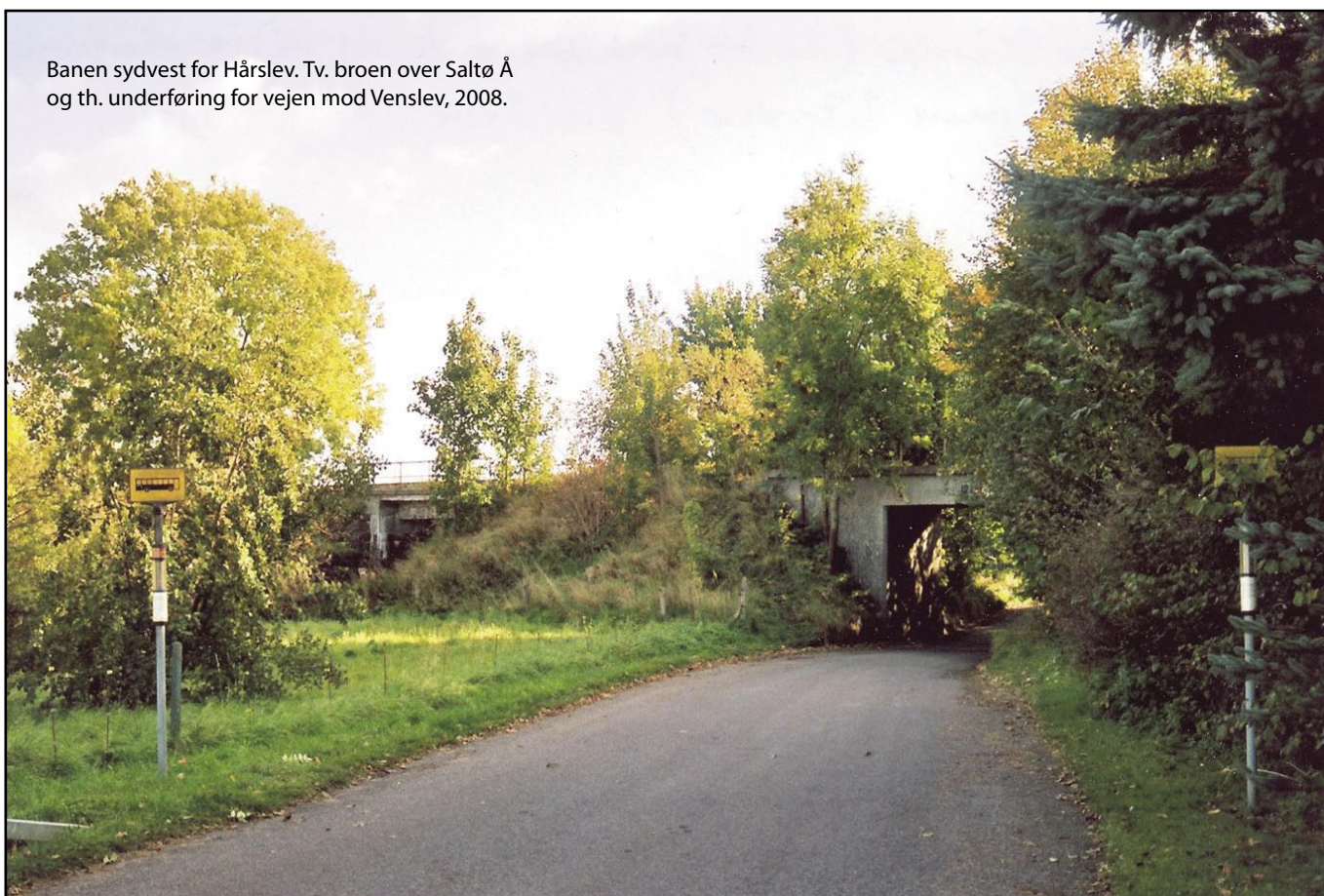
Flakkebjerg station, 1971.

Såfremt en containerhavn i Stignæs skulle blive en realitet, vil det efter al sandsynlighed være en betingelse for eventuel EU-støtte, at der er jernbaneforbindelse dertil (i modsat fald skal Slagelse Kommune eller andre interessenter selv afholde alle udgifter, idet den tidligere transportminister har sagt fra). Strækningen Slagelse-Dalmoose må derfor i givet fald alene af denne grund opretholdes, ligesom Dalmoose-Skælskør banen må opgraderes og forlænges til Stignæs. Vi vil i denne forbindelse tillige minde om transportcentrets ønske om sporforbindelse ved Antvorskov. Endelig må Slagelse-Næstved banens strategiske betydning som omfartsmulighed for godstog i tilfælde af driftsforstyrrelser andre steder ikke overses.

Banen sydøst for Hårslev, 2008.



Banen sydvest for Hårslev. Tv. broen over Saltø Å og th. underføring for vejen mod Venslev, 2008.



Hvordan?

Vi forestiller os, at Region Sjælland og/eller Slagelse og Næstved kommuner i forening køber begge strækninger af Bandedanmark. Købesummen kendes ikke, men må naturligvis forhandles og burde være symbolsk. Der er lidt tvivl om regionens mulighed for deltagelse i erhvervelsen, men problemet bør kunne løses.

Skælskørbanen bliver foreløbig liggende uændret i givet fald ejet af Slagelse Kommune, der overlader ansvaret for infrastrukturen samt operatøropgaven til Foreningen Skælskørbanen og Omstigningsklubben på samme måde, som Kalundborg Kommune har købt strækningen Høng-Gørlev og overladt den til Dansk Jernbane-Klub (Vestsjællands Veteranog). Slagelse-Næstved banen overdrages derimod til et nyt jernbaneaktieselskab med Movia som 100 % ejer. Movia ejer på samme måde aktiemajoriteten i de enkelte jernbaneselskaber inden for Regionstog, som derved er tildelt rollerne både som infrastrukturforvalter og operatør ligesom på Movias øvrige lokalbaner i Region Hovedstaden. Ved at lade Slagelse-Næstved banen indgå i Regionstog vil disse stå for drift og vedligeholdelse af alle lokalbanerne i regionen, hvorved der kan opnås betydelige synergieffekter på bl.a. administrations-, trafikstyrings-, indkøbs- og værkstedsområdet samt materielbenyttelsen. Banerne bliver (næsten) sammenhængende, og Slagelse-Næstved banen vil også blive omfattet af Movias/DSB's takstsystemer. Rejsekortet er formentlig indført på Sjælland til den tid, hvilket gør det hele betydeligt enklere.

Staten/regionen må i givet fald træde til med investeringstilskud, eller der må optages lån til indkøb eller foretages leasing af nyt rullende materiel og istandsættelse af banen på samme måde, som det er sket på bl.a. Vestsjællands Lokalbaner. Vi foreslår anskaffelse af 3 stk. enmandsbetjente Coradia LINT 41 dieseltogsæt, hvilket rækker til den daglige drift; reservetogsæt påregnes taget fra Regionstogs pulje. Der er tale om kendt og afprøvet teknik, og togene opfylder de seneste EU-krav til miljøvenlighed og støjsvaghed. Regionstog råder i forvejen over 9 af disse tog og får leveret yderligere 5 nye og 2 brugte i løbet af 2009 (til indsættelse på Østbanen). Togene, der kan køre 120 km/t., har hidtil været problemfri og koster ca. 19 mio. kr. pr. stk. De foreslås udstyret med gratis internetforbindelse for passagererne ligesom i Lollandsbanens tog.

I Movias/Atkins' nye tekniske vurdering foreslås total udskiftning af hele sporet omfattende skinner, sveller og ballast, idet ingen af delene kan anvendes i et spor, hvorpå der skal køres 100 km/t. eller mere. Det er dog muligt, at noget af ballasten kan renses og genbruges (der er faktisk for meget ballast på halvdelen af banen). Endvidere er tilstanden af hver enkelt bro, hvælving og stenkiste (underføring for mindre vand-



IC3-tog med udflugtstog på Sandved station, 1989.

løb) beskrevet, ligesom nødvendige reparationer af disse er prissat. Vi har hermed for første gang en opdateret professionel og grundig undersøgelse af hele jernbanestrækningen mellem Slagelse og Næstved. Undersøgelsen er foretaget ud fra en forudsætning om levetidsforlængelse af banen med 50 år, men med forbehold for blød bund e.l., som kun kan konstateres ved geotekniske målinger. Vi har fra Slagelse og Næstved kommuners undersøgelse kendskab til en dømningsætning mellem Næstved station og Susåbroen samt en sporsætning omkring km 32. Der er imidlertid afsat 59 mio. kr. til uforudsete udgifter svarende til 15 % af anlægsoverslaget, jf. senere, således at der næppe bliver tale om underbudgettering.

Efter indgående drøftelse med Vejdirektoratet, der foreløbig til udgangen af 2009 forestår sikringen af vejoverkørsler på de hidtidige privatbaner, vil vi foreslå, at alle 26 større offentlige overkørsler sikres med halvbomme. Det har i flere år været Vejdirektoratets politik alene at etablere halvbananlæg, idet de nye elektroniske overkørselsanlæg kun leveres med halvbomme. Hertil kommer 4 små bomanlæg for cykel- og gangstier samt ca. 40 manuelle led ved stadig benyttede små offentlige og private overkørsler. Niveauoverkørslen for hovedvej 22 mellem Hyllinge og Herlufsholm foreslås på grund af vejtrafikkens omfang erstattet med en sporbærende bro kombineret med en sænkning af vejen.

Endvidere skal der etableres sikringsanlæg på de to krydsningsstationer, jf. senere, ligesom Bandedanmarks sikringsanlæg på Slagelse og Næstved stationer skal ombygges. Mellestationerne bør indrettes efter Movias nye koncept "Movia Moment", som allerede findes i bl.a. Ruds Vedby, og som har vist sig "grafitiresistent" og nemt at vedligeholde. Ideen er, at udgifterne, der varierer efter de lokale forhold, deles således, at kommunerne står for de tilsluttende vej- og parkeringsanlæg og Movia for perronarealerne. Det er derfor muligt at placere de nye stationer mere hensigtsmæssigt eller centralt end de gamle stationer.

DSB MX 1042 med godstog
ved Kyse Markvej, 1988.



Y-tog fra Odsherreds og Høng-Tølløse
Jernbaner i Sandved, 1976.



DSB MH 364 på broen over Susåen
ved Næstved, 1991.

Stationer og køreplan

I Movias rapport foreslås oprettet 7 ubetjente mellemstationer: Slagelse Syd, Antvorskov, Flakkebjerg, Dalmoose, Sandved, Hyllinge og Herlufsholm. Den foreslåede køreplan indebærer timedrift alle dage suppleret med tog i myldretiderne om morgenen og om eftermiddagen på mandage-fredage, hvor der således vil være halvtimedrift. Lørdage samt søn- og helligdage køres alene timedrift kl. 7.00-23.46. Baseret på en maksimal hastighed på 100 km/t. og standsning ved samtlige stationer kunne en køreplan på hverdage undtagen lørdage se ud som det viste eksempel.



DSB MY 1101 med udflugstog i Dalmoose, 1996.

Som det ses, er der altid togkrydsning i Flakkebjerg og ved halvtimedrift tillige i Hyllinge. Ved krydsning skal begge tog holde, men i øvrigt foreslår vi stop efter behov (trykknapsystem) samt op til 120 km/t. for at udnytte LINT-togenes maksimalhastighed. Derved burde køretiden som tidligere nævnt kunne bringes ned på 35-37 minutter, som eventuelt kunne anvendes til længere ophold i Næstved eller til ekstra dobbeltture Slagelse-Antvorskov midt på dagen subsidiært til yderligere et stop i Slagelse afhængigt af kommunens

ønsker. Der er i køreplansudkastet ikke taget højde for tilslutninger i hverken Slagelse eller Næstved, idet DSB's køreplaner til den tid ikke kendes. I øvrigt må tiderne nok finjusteres, når der er indhøstet erfaringer fra praksis.

Kommunerne har opgivet nedenstående indbyggertal i bysamfundene langs banen (inden for ca. 600 m undtagen i Slagelse og Næstved).

Indbyggertal

Slagelse	31.914
Dalmoose	941
Hyllested	< 200
Hårslev	< 200
Sandved	748
Hyllinge	473
Næstved	41.510

Af hensyn til en høj rejsehastighed vil vi ikke tilråde etablering af stationer i Hyllested og Hårslev, medmindre der kan fremføres afgørende argumenter herfor. Flakkebjerg by ligger egentlig for langt væk fra banen, men da Flakkebjerg forventes at blive krydsningsstation, holder alle tog, og der kan derfor lige så godt medtages og afsættes passagerer. Afhængigt af den forventede byudvikling i Flakkebjerg bør placeringen af stationen dog drøftes med Slagelse Kommune, idet den gamle stations beliggenhed næppe er optimal i dag. Alternativt kan køreplanen ændres, således at togkrydsningen flyttes til en anden station, og stop i Flakkebjerg helt undgås.

Forslag til køreplan på hverdage - undt. lørdage

	Kl. 5.00-23.00	Ekstrakørsel kl. 6.30-8.30 og 15.30-18.30
Slagelse	00	30
Slagelse Syd	04	34
Antvorskov	07	37
Flakkebjerg	14	44
Dalmoose	18	48
Sandved	24	54
Hyllinge	29	59
Herlufsholm	37	07
Næstved	40	10

	Kl. 5.46-23.46	Ekstrakørsel kl. 7.16-9.16 og 16.16-19.16
Næstved	46	16
Herlufsholm	49	19
Hyllinge	59	29
Sandved	03	33
Dalmoose	10	40
Flakkebjerg	14	44
Antvorskov	19	49
Slagelse Syd	22	52
Slagelse	26	56

Anlægsudgifter og fordeling heraf



Sandved station, 2008.

Movia/Atkins-rapporten kalkulerer med følgende investeringer og omkostninger til reaktivering af banen, idet der gøres opmærksom på, at der for nogle priser er tale om et skøn, ligesom der ikke er taget højde for uforudsete udgifter (f.eks. til blød bund) ud over de medregnede 15 % af anlægsoverslaget. Vi har foretaget mindre korrigeringer på grund af enkelte uoverensstemmelser i materialet, ligesom vi som nævnt har konsulteret Vejdirektoratet, som forestår sikring af vejoverkørslerne. Det opstillede anlægsbudget er således på 506 mio. kr. Alle priser er 2008-priser og ekskl. moms.

Slutbeløbet kan måske overraske, men man får imidlertid noget for pengene. Sporet (vi forudsætter 60 kg/m skinner) kan som tidligere nævnt holde i 50 år og togsættene i ca. 30 år. Til sammenligning kan

nævnes, at en ny firsporet motorvej ifølge Infrastrukturmmissionen koster 40-110 mio. kr. pr. km afhængigt af beliggenhed (åbent land eller bynært område) og skal have ny belægning med jævne mellemrum. En ny bus med 45 siddepladser koster ca. 1,6 mio. kr., men holder kun i ca. 12 år. Desuden skal der tre busser (og tre chauffører) til for at opnå samme kapacitet som et enmandsbetjent togsæt, hvilket naturligvis har størst betydning i myldretiden. Ydermere opnås en bedre produktivitet med toget i kraft af dettes større rejsehastighed.

Vi havde forinden Movia-rapportens fremkomst indhentet et par uformelle og uforbindende prisoverslag på sporfornyelse fra et par udenlandske entreprenører. Overslagene svingede mellem 250 og 300



Banen ved Sludstrup, 2008.

Anlægsbudget

Optagning og bortkørsel af sveller og skinner	4 mio. kr.
Oprensning af grøfter, dræning af spor og fjernelse af bevoksning	11 mio. kr.
Genskabelse af tværprofil på minimum 60 % af strækningen (bl.a. på grund af for meget skærveballast)	22 mio. kr.
Nye betonsveller og skinner	190 mio. kr.
Retablering af offentlige overkørsler (gummiplader og ny asfalt)	2 mio. kr.
Nedlæggelse af private overkørsler	3 mio. kr.
Etablering af 2 krydsningsstationer (inkl. perron, læskur, veje, parkering osv.)	11 mio. kr.
Etablering af 5 øvrige stationer (inkl. perron, læskur, veje, parkering osv.)	12 mio. kr.
Istandsættelse af betonbroer og hvælvinger	13 mio. kr.
Istandsættelse af stålbroer	10 mio. kr.
Istandsættelse af stenkister	3 mio. kr.
Ny bro over hovedvej 22	18 mio. kr.
Signalanlæg på Slagelse og Næstved stationer (opgradering)	10 mio. kr.
Signalanlæg på Flakkebjerg og Hyllinge stationer (nye)	24 mio. kr.
Etablering af 26 halvbomanlæg (veje)	47 mio. kr.
Etablering af 4 halvbomanlæg (stier)	4 mio. kr.
Sikring af 40 private overkørsler med led	4 mio. kr.
Etablering af klargøringsplads for togsæt i Slagelse	2 mio. kr.
Anskaffelse af 3 togsæt	57 mio. kr.
Uforudsete udgifter (15 % af anlægsoverslag på 390 mio. kr. dvs. uden tog)	59 mio. kr.
I alt	506 mio. kr.

Fordeling af anlægsudgifterne

Region Sjælland/staten:

Nyt spor m.v. (inkl. 59 mio. kr. til uforudsete udgifter) 345,5 mio. kr.
3 nye Coradia LINT 41 togsæt 57,0 mio. kr.

Vejdirektoratet:

Ny bro over hovedvej 22 18,0 mio. kr.
Overkørselsanlæg m.v. 58,0 mio. kr.

Banedanmark:

Opgradering af Slagelse og Næstved stationer 10,0 mio. kr.

Movia:

Indretning af 7 stationer à 500.000 kr. 3,5 mio. kr.

Slagelse Kommune:

Adgangsveje og parkeringspladser på 4 stationer 8,0 mio. kr.

Næstved Kommune:

Adgangsveje og parkeringspladser på 3 stationer 6,0 mio. kr.

mio. kr. (= 6,2-7,5 mio. kr. pr. km) for et komplet nyt spor bestående af 60 kg/m skinner på betonsveller i skærveballast. Som det vil ses af foranstående opstilling, beløber de "rene" sporarbejder sig til 229 mio. kr. svarende til 5,7 mio. kr. pr. km.

De 506 mio. kr. til anlæg og togsæt vil efter sædvanlig praksis for lokalbaner (privatbaner) kunne fordeles som vist i skemaet ovenfor.

Hertil kommer køb af ca. $20,0+11,5=31,5$ km bane for Slagelse Kommune og ca. 20 km for Næstved Kommune.

Der er i opstillingen ikke taget hensyn til eventuel finansiering ved leasing eller lån, hvilket især vil påvirke regionens/statens udgifter. Ved at undlade anlæg af sti på traceen kan kommunerne i øvrigt spare et betragteligt millionbeløb. Dette kræver dog nok en snarlig igangsætning af de indledende arbejder med reaktivering af banen for at undgå yderligere forfald og bevoksning.

Infrastrukturkommissionen anbefaler i sin betænkning den såkaldte OPP-ordning (offentligt privat partnerskab), som er et samarbejde mellem en offentlig myndighed og en privat part. Sidstnævnte finansierer



Dalmose station, 2008.

Banen syd for Hyllested, 2008.



anlægget, står for den praktiske udførelse heraf og står efterfølgende for den løbende vedligeholdelse i en længere årrække f.eks. 15-40 år. For Slagelse-Næstved banens vedkommende kunne der være tale om en entreprenør med tilstrækkelig kapacitet som den ene partner og Movia som den anden. Regeringen har i 2004 udgivet en handlingsplan for OPP og oprettet en pulje på 25 mio. kr. til fremme af regionale pilotprojekter på trafikområdet. Transportministeriet har heraf hidtil ydet støtte til seks projekter. Selv om erfaringerne med OPP i Danmark ikke er store, fortjener ideen måske en nærmere overvejelse i det aktuelle tilfælde. Foranstående fordeling af udgifter vil naturligvis i givet fald blive helt anderledes.



Dalmose station, 2008.

Driftsindtægter og -udgifter

På det foreliggende grundlag kan med et vist forbehold opstilles følgende summariske driftsregnskab for en reetableret Slagelse-Næstved Jernbane ud fra de gældende tilskudsregler for lokalbaner (privatbaner) og baseret på en sædvanlig incitamentskontrakt som for andre lokalbaner.

Indtægter:

Driftstilskud fra regionen	12,4 mio. kr.
Betaling fra Movia (inkl. billetindtægter)	23,0 mio. kr.
I alt	35,4 mio. kr.

Udgifter:

Personaleomkostninger (12 medarbejdere)	6,0 mio. kr.
Energiomkostninger	5,0 mio. kr.
Vedligehold af togmateriel (gennemsnitligt pr. år)	3,5 mio. kr.
Forsikring af 3 togsæt og infrastruktur	0,9 mio. kr.
Leje af lokale til personale	<0,1 mio. kr.
Vedligehold af faste anlæg	12,0 mio. kr.
Afskrivning af togmateriel	3,0 mio. kr.
Afskrivning af spor	3,8 mio. kr.
Tilslutning til Banedanmark	0,2 mio. kr.
I alt	34,5 mio. kr.

Afslutning

Vi vil hermed overlade denne pjece til de politiske og administrative beslutningstagere, idet vi håber på fyldestgørende måde at have informeret om Slagelse-Næstved banens tilstand og muligheder i dagens samfund. Det eneste minus ved banen, vi kan pege på, er dens tynde befolkningsgrundlag, idet trafikken hovedsagelig vil hidrøre fra de større byer Slagelse og Næstved. Til gengæld tillader banens forløb med lange lige strækninger og få stop en høj rejsehastighed, ligesom der vil være gode muligheder for en hensigtsmæssig byudvikling i stationsnærhed som påpeget i Landsplanredegørelse 2006, således at kollektiv transport bliver en reel valgmulighed i den daglige pendling. En reaktiveret jernbane vil tiltrække flere beboere, og Storebæltsområdet vil på sigt få brug for flere boligområder.

Yderligere oplysninger, bl.a. kildemateriale, kan hentes på vor hjemmeside www.slagelse-naestved.dk, der også indeholder debatforum samt links til trafikorienterede foreninger m.fl.

Denne pjece er for private midler udgivet i februar 2009 af Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT), Nørrebrogade 39, 1., 2200 København N, telefon 38 60 66 19 eller www.baeredygtigtrafik.dk.

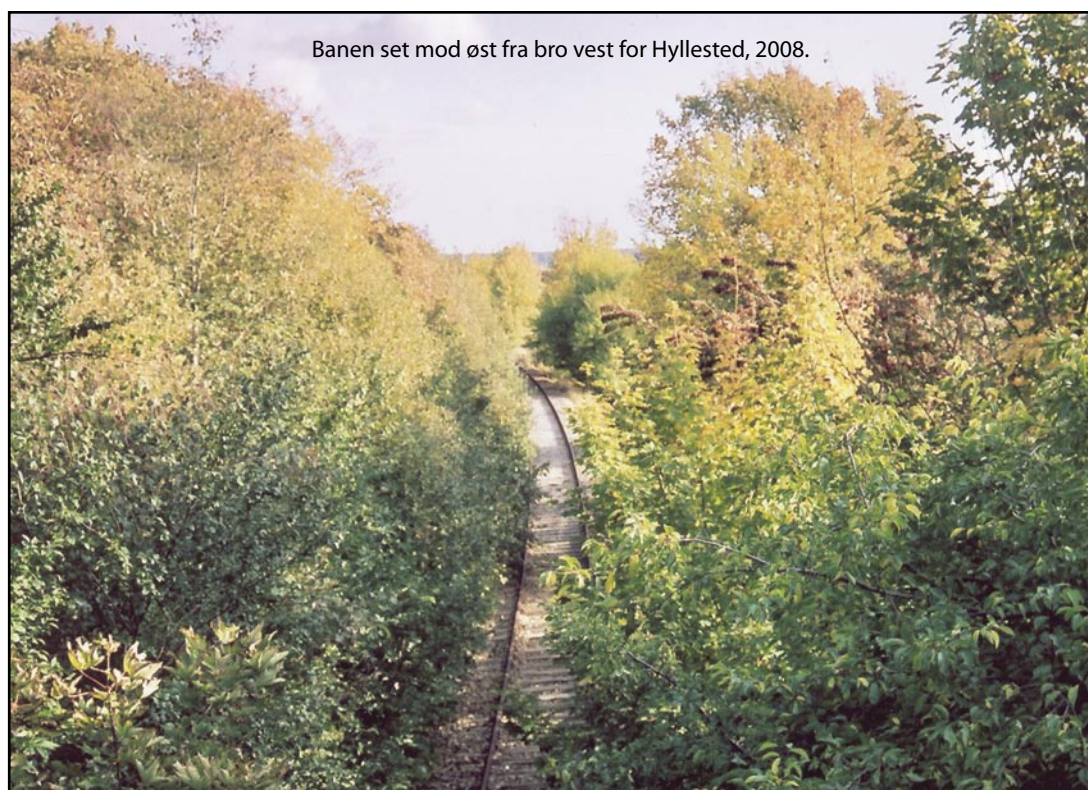
Tekst og idé: Ole Iskov,
tlf. 46 36 93 10, e-mail: oiskov@gmail.com.

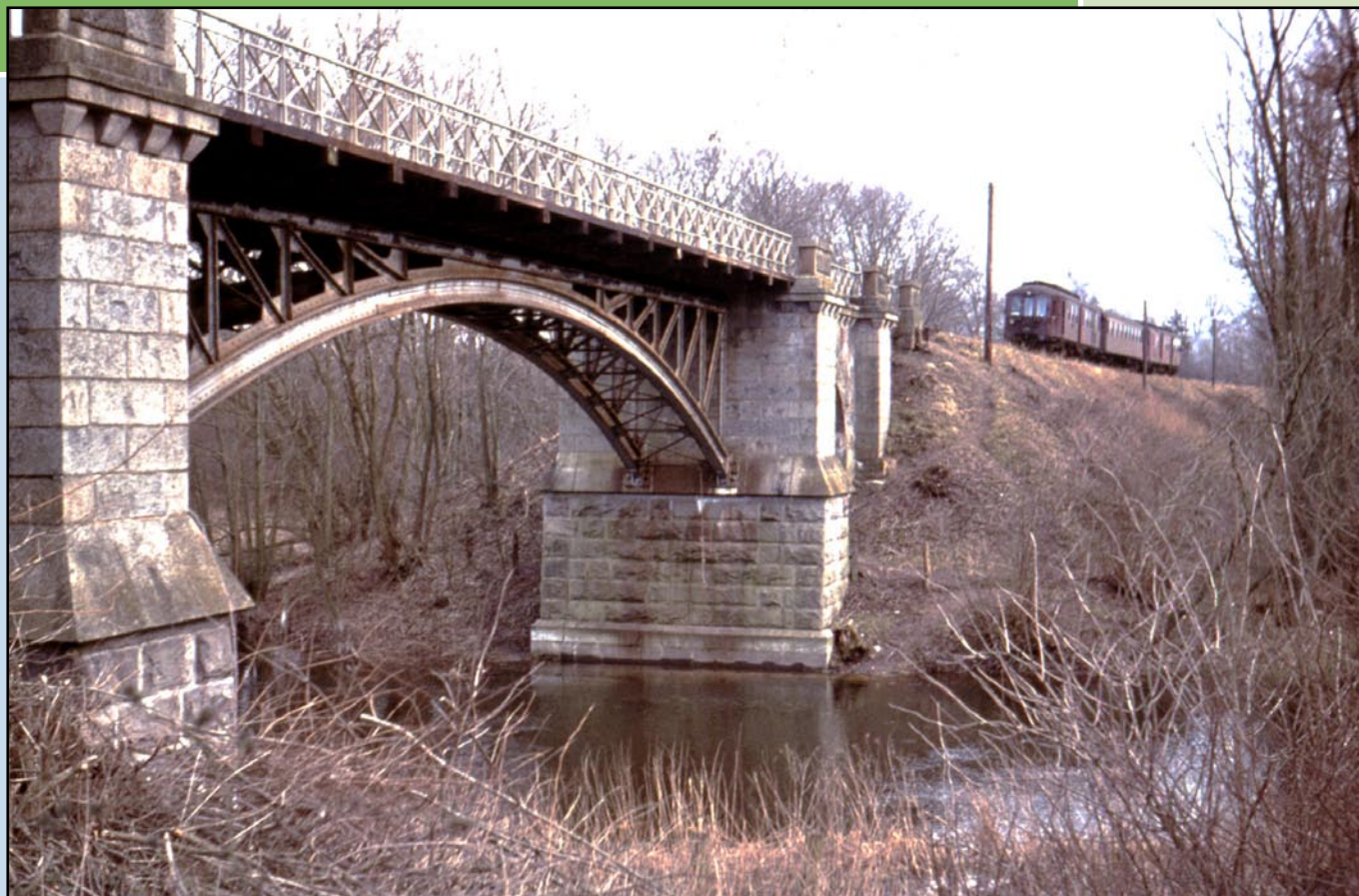
Fotos: Arne Kirkeby, Ole Iskov, Ole-Chr. M. Plum og Preben Kure Larsen.

Layout: Lindkilde Layout samt Ole-Chr. Munk Plum,
tlf. 46 46 12 30, e-mail: oleplum@vip.cybercity.dk.

Kilder

Tjenestekøreplan IA, 1. distrikt, DSB 1968.
Toget går via Dalmoose, banebøger 1992.
Besigtigelsesrapport vedr. evt. genoptagelse af togtrafikken mellem Slagelse st. og Antvorskov Kaserne (Slagelse Bybane) på den nedlagte DSB-strækning Slagelse-Næstved, HTJ 1996.
Strategiplan/Visionsplan Vestsjællands Lokalbener A/S, VL/COWI 2003.
Lokalbanernes fremtidige rolle i den kollektive trafik i Vestsjælland, Vestsjællands Amt/Atkins 2005.
Restbaner, Banedanmark 2006.
Appendiks I, banestrækningen Slagelse-Dalmoose-Næstved, Banedanmark/TetraPlan A/S & Institut for Transportstudier 2006.
Veteranbane samarbejde, Dansk Jernbane-Klub, Nordisk Jernbane-Klub, Skælskørbanen og Østsjællandske Jernbaneklub 2006.
Vestsjællands Lokalbener A/S Årsrapport for 2007. Sti eller veterantog på banetracé mellem Næstved og Slagelse? Næstved og Slagelse kommuner/Grontmij/Carl Bro 2008.
Den regionale udviklingsstrategi, regional udviklingsplan for Region Sjælland, 2008.
Effektiv mobilitet – øget konkurrenceevne og bedre miljø, Danske Regioner 2008.
Danmarks Transportinfrastruktur 2030, betænkning fra Infrastrukturkommissionen 2008.
På sporet af nye tider ved VL, VL 2008.
Forny Lokalbansens stationer, Movia 2008.
Teknisk vurdering af jernbanestrækningen Slagelse-Næstved med henblik på reetablering af togdriften, Movia/Atkins 2008.
Bæredygtig transport – bedre infrastruktur, regeringen 2008.
Diverse numre af Sjællandske 2007-08.





Broen over Susåen, 1971

Slagelse - Næstved Jernbane

Denne pjece er for private midler udgivet i februar 2009 af:

Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT),
Nørrebrogade 39, 1.,
2200 København N,
telefon 38 60 66 19