

Ole Iskov

4. december 2004

Dommervænget 10 A, 1. th.

4000 Roskilde

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Løgstørbanens og andre "restbaners" fremtid

Idet jeg beklager på ny at måtte ulejlige trafikudvalget, og idet jeg takker for udvalgets brev af 27. april d.å., nr. alm. del - bilag 1009, kan jeg oplyse, at jeg i den forløbne tid har tilladt mig at kontakte Nordjyllands og Viborg amter samt Viborg, Møldrup, Aalestrup, Aars og Løgstør kommuner. Jeg har i mine henvendelser fremført nogenlunde de samme synspunkter, som jeg tidligere har fremført for Folketingets Trafikudvalg, idet jeg især har påpeget, at en genoptagelse af persontrafikken på Løgstørbanen i øjeblikket forekommer mest interessant.

Som ventet har svarene dog ikke indeholdt nogen nytænkning i forhold til de hidtidige udmeldinger fra parterne, ligesom man omhyggeligt har undgået at berøre de trafikale konsekvenser af de forestående amts- og kommuneændringer (Viborg, Aalestrup, Aars og Løgstør kommuner har slet ikke svaret).

Jeg må derfor give trafikministeren ret i, at der i den nuværende politiske situation ikke er lokal opbakning af Løgstørbanen, selv om det fra flere sider påpeges, at det er "statens skyld", at man nu foreslår nedlæggelse.

I mellemtiden er den kommende kommunestruktur nu ved at udmønte sig i kun to kommuner i banens opland, mens den foreslåede regionstruktur desværre fortsat vil dele banen midt over, især da regionerne efter det foreløbige udspil fra regeringen ser ud til at skulle have hver sit trafikskelskab. Det er usikkert, om nogen af de nuværende borgmestre vil være "ved magten" i 2007, og på den baggrund vil jeg gerne gentage, at tidspunktet for jernbanenedlæggelser - ud fra et nationalt synspunkt - ikke forekommer velvalgt. Det er nok muligt, at de værende kommuner kan se visse økonomiske og byplanmæssige fordele ved en hurtig nedlæggelse, men det er for mig et stort spørgsmål, om en sådan sag overhovedet er egnet til lokal afgørelse, som der i praksis er lagt op til. Lokal finansiering af genåbning af jernbaner, som ministeren er inde på, er vel utopi og i tilfældet Løgstørbanen heller ikke rimelig, idet amter og kommuner jo har ret i, at det er statens manglende vedligeholdelse, der er skyld i hele miseren. I øvrigt burde det vel ikke være utænkeligt, at nye regler for tilskud gjorde det mere attraktivt at drive jernbane i forhold til busser, og Løgstørbanen vil være velegnet som stamlinje for den kollektive trafik i Vesthimmerland.

Jeg har hæftet mig ved, at trafikministerens svar af 27. april d.å. fortsat alene er baseret på skøn både hvad angår udgifter til istandsættelse af banen og hvad angår persontrafikpotentialet. På dette grundlag er det hans umiddelbare vurdering, at genoptagelse af persontrafikken vil medføre behov for driftstilskud, og at den nødvendige baneinvestering ikke vil være samfundsøkonomisk rentabel. Ja, naturligvis vil der være behov for driftstilskud; ingen forventer vel, at en lokalbane ligefrem kan drives med overskud. Det kan rutebildriften heller ikke, og i øvrigt vil der jo i givet fald blive tale om en besparelse i tilskuddet til denne. Gad vide, hvad der egentlig ligger i udtrykket "samfundsøkonomisk rentabel"? Der er i hvert fald mange ubekendte, og alene miljøområdet er et helt kapitel for sig, som næppe er taget i betragtning endnu, jf. i øvrigt Statsministeriets cirkulære af 26. februar 1993 om bl.a. miljømæssig konsekvensvurdering af lovforslag.

Der er altså (heller) ikke foretaget nogen undersøgelse af trafikpotentialet. Nutidens befolkning pendler på livet løs og på kryds og tværs af regions-, amts- og kommunegrænser, og i mangel af "bedres havelse" kører man fortrinsvis i bil. Ud fra de nuværende buskøreplaner fra Nordjyllands Trafikskelskab og Viborg Amts Fælleskommunale Trafikskelskab

synes området rimelig godt forsynet med kollektive trafikforbindelser, men det er karakteristisk, at amtsgrænsen mellem Ålestrup og Års skaber en barriere, der ofte medfører busskifte i Ålestrup og/eller Års. Dette bør naturligvis under alle omstændigheder elimineres ved en kommende ny trafikordning, da forholdet er mindre attraktivt for mange af passagererne.

Hertil kommer de relativt lange køretider for lokalruterne. Togene fra Viborg til Ålestrup var i 1959, da persontrafikken ophørte, ca. 55 min. om turen inkl. op til 8 stop undervejs, mens togene mellem Ålestrup og Løgstør i 1966 (persontrafikkens sidste år) var 50-60 min. undervejs inkl. op til 6 stop. Desværre måtte der foretages togskifte i Ålestrup, og der var ingen iltog. Den daværende jernbanekøreplan var således ikke egentlig attraktiv, men til gengæld betjente man samtlige store og små bysamfund langs banen, og naturligvis kan turen med moderne materiel gøres betydeligt hurtigere.

Man må gøre sig klart, at man i vore dage ikke for alvor får bilister til at bruge bus, hvorimod moderne tog tilbyder en hastighed og komfort, som virkelig kan tiltrække pendlere. En simpel optælling af de nuværende buspassagerer vil derfor give et urigtigt billede af jernbanens potentiale, hvorfor der bør suppleres med f.eks. en interviewundersøgelse blandt befolkningen og sammenligning med andre steder, hvor der satses på jernbane.

Det kan egentlig undre, at ingen operatør (f.eks. Arriva, der i forvejen betjener Viborg) har udtrykt interesse for banen, men Trafikministeriet har jo for sit vedkommende heller ikke udvist nogen kreativitet. Man kunne jo f.eks. som noget nyt prøve at udbyde persontrafikken i "omvendt" licitation ("hvilken trafik får vi for x kr.?).

Så meget om persontrafikken. Godstrafik på jernbane er for tiden et noget mørkt kapitel trods megen tale om overførsel af gods fra vej til bane. Det nyeste rygte lyder, at Railion Danmark pønser på at indstille trafikken mellem Århus og Ålborg eller muligvis helt opgive godstrafik i Danmark. Det kan vi simpelthen ikke være tjent med, og jeg har da også noteret mig, at der fra politisk hold er taget initiativ til en mere konkret godsstrategi.

Det undrer mig, at befolkningen finder sig i lastbilernes tyranni, der i vid udstrækning skyldes, at alle landets lagerbeholdninger absolut skal ud at rulle på vejene. Aviserne er fulde af beretninger om bussers, lastbilers og taxiers farlighed i trafikken, tabt gods på motorveje, overlæs, overtrædelse af køre- og hviletidsregler, deling af bødebetalning(!) samt naturligvis de konkrete ofte meget alvorlige ulykker, de tunge køretøjer er involveret i. Jeg går ud fra, at nogle af Trafikudvalgets medlemmer selv kører bil og måske vil nikke genkendende til disse situationer, der generer mig personligt: Selv om man kører gældende max. hastighed (måske endda lidt i overkanten), vil der uvægerligt i løbet af kort tid ligge en stor lastbil lige i hælene på en, lastbiler overhaler frejdigt hinanden, selv om de næsten ikke kan køre hurtigere og derfor er l a n g tid om overhalingen, eller også kører de i kortege med så kort afstand, at man ikke selv kan komme til at overhale, ligesom lastbiler på våd vej er omgivet af en hel tåge af vand og pladren ens bil til, så man et øjeblik ikke kan se ud.

I stedet for at henvise mere gods til jernbanerne prøver vi i Danmark at bygge os ud af problemerne på vejene, og borgmestre strides om, hvorvidt en motorvej skal gå mellem Herning og Holstebro, eller landevejen fra Skive til Hanstholm i stedet skal udbygges. Alt imens advarer EU's Miljøagentur og trafikforskeren Uffe Jacobsen mod den uhemmede brug af jordarealer til veje. Med 188 km motorvej pr. mio. indbyggere overgås vi i øvrigt kun af Luxembourg og Østrig! Samtidig har vi netop indført lempeligere regler for lange, tunge og brede transportere af f.eks. dele til vindmøller. Sådanne ting bør da efter min mening kun vejtransporteres til og fra nærmeste jernbanespor.

Vi kommer næppe udenom en vis form for mild tvang i form af en regulering for at få mere gods væk fra vejene, selv om de stigende oliepriser og indførelsen fra nytår af den tyske vejafgift for alle lastvogne over 12 t bør kunne hjælpe til, især hvis vejafgiften følges op af andre lande. Hirtshalsbanen forventer således øget containertrafik og har planer om at udvide spornettet på havnen i Hirtshals.

Godstrafikken på vore sidebaner er i dag ret sporadisk forstæet på den måde, at pludselig er der meget gods og til andre tider næsten ingenting (eksempler Lollandsbanen og Frederiksværkbanen), hvilket bunder i, at hver bane kun har en enkelt eller nogle få storkunder. En større og mere varieret kundekreds bør derfor tilstræbes dels af hensyn til den pågældende bane selv (og det lokale vejnet) og dels af hensyn til Railion Danmark, som jo ikke kan leve uden fødelinjer, selv om man måske tror det.

For Løgstørbanen gør der sig det beklagelige forhold gældende, at Railion Danmark for et år siden indstillede trafikken mellem Langå og Skive. Den kan naturligvis genoptages, selv om det er svært at vinde svigtede kunder tilbage (der var kunder), og genoptagelse vil selvsagt være af betydning for godstrafik på en revitaliseret Løgstørbane med persontrafik. Railion Danmark behøver ikke nødvendigvis være operatør; der er f.eks. over 200 private godsoperatører i Tyskland - den ene har hjemme lige syd for grænsen og driver allerede i mindre omfang godstrafik i Danmark. Jeg ved ikke, om det er Trafikudvalget bekendt, at Løgstørbanen i sommer var på nippet til at få en transportordre på 200.000 t kalk årlig fra

Aggersund Kalkværk 3 km fra Løgstør til et Vattenfall-ejet kraftværk ved Cottbus i Østtyskland. Af bl.a. miljøhensyn var det en betingelse, at kalken, der anvendes til rensning af røg, skulle leveres pr. jernbane, men desværre glippede ordren for kalkværket.

Da trafikministeren i henhold til pressen nu på ny rumler med planer om at nedlægge og oprive Løgstørbanen, vil Trafikudvalget sandsynligvis snart blive forelagt et lovforslag herom. Jeg vil atter appellere til det ærede udvalg om ikke at træffe nogen beslutning, før der foreligger et ordentligt beslutningsgrundlag. Naturligvis vil det kræve nærmere undersøgelser, og disse bør nok foretages af et uvildigt trafikkonsulentfirma - gerne i forbindelse med et eventuelt arbejde om en ny godsstrategi og nyordningen af de amtslige trafikselskaber. Samtidig kunne den fremtidige anvendelse af de øvrige ni "restbaner", jf. min tidligere henvendelse af 25. marts d.å., passende blive undersøgt.

Med venlig hilsen

