



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

Bagsværd, 16. marts 2016

Til redaktionen, Sjællandske, Dagbladet og Nordvestnyt

PRESSEMEDDELELSE

I slutningen af januar 2016 vedtog regeringen at fastholde de nuværende fordelingsnøgler for bloktilskud og investeringstilskud til regionernes lokalbaner – også efter 2016. Der blev derigennem skabt den fornødne klarhed og ro om det tilskudsmæssige grundlag for fortsat drift af Tølløsebanen. En afklaring, som regionsrådsformand Jens Stenbæk og regionsrådsflertallet i Region Sjælland så vedholdende har efterlyst. Regionsrådsformanden måtte dermed give sig og modstræbende gå med til, at bevillingen til sporudskiftningen mellem stationerne Høng og Ruds Vedby på Tølløsebanen blev frigivet. Med deres stædige insisteren på klarhed om de statslige tilskud til Tølløsebanen og afvisningen af at frigive allerede afsatte midler til sporarbejdet har regionsrådsformanden og flertallet af regionsrådsmedlemmerne bevidst ladet et stykke af Tølløsebanen forfalde. Og konsekvenserne kender vi jo: Markant forringelse af pendlernes og andre passagerers transportmuligheder. Som bekendt var sporets tilstand mellem stationerne Høng og Ruds Vedby så dårlig, at man fra 18. januar 2016 besluttede at indsætte togbusser mellem Skellebjerg og Slagelse. Det store flertal af regionsrådsmedlemmerne i Region Sjælland valgte at stå last og brast med regionsrådsformanden, da han i marts sidste år formulerede betingelsen om klarhed over tilskuddet til banen, før man kunne bevilge penge til nye skinner, og de tilsluttede sig dermed en politik for kollektiv trafik og lokalbaner, der har vist sig at være i direkte modstrid med den politik, som partifællerne på Borgen repræsenterer. Og som givet må skabe signalforvirring hos mange af de vælgere, som har stemt de pågældende regionsrådsmedlemmer ind.

Sporrenoveringen er på dagsordenen for Regionsrådets møde den 17. marts d.å. Og Forretningsudvalget har anbefalet, at renoveringsprojektet igangsættes. Men som deltager i konferencen ”Fremtidens trafikale infrastruktur og kollektive trafik i Region Sjælland” på Sørup Herregaard den 12. februar 2016 kunne man ærligt talt godt komme lidt i tvivl om Jens Stenbæks indstilling til strækningforsnyelsen på Tølløsebanen. Stenbæk brugte nemlig oplægget om ”Den kollektive trafik i Region Sjælland”, som han holdt som substitut for en sygemeldt Peter Jacobsen, næstformand for regionsrådet, til at lufte sin udtalte skepsis over for

Tølløsebanen. Forinden fik Stenbæk dog fremhævet R-busnettet og nævnte, at regionen stod over for en økonomisk udfordring, idet man mangler 30 mio. kr. i budgettet inden trafikbestillingen. Men da regionsrådsformanden kom til Tølløsebanen og skinnefornyelsen, beklagede han nærmest regeringen og Folketingets indgriben, der har været med til at sikre det økonomiske grundlag for en videreførelse af Tølløsebanen. Faktisk lod han skinne igennem, at regeringens og folketingspolitikernes initiativ dermed hindrer omstilling til den busdrift, som Stenbæk er så varm tilhænger af, og som i hans optik burde afløse Tølløsebanens togdrift. Og Stenbæk gentog tilmed sin kritik af Tølløsebanen og bestræbelserne for at sikre banens eksistens i den åbne paneldebat før frokostpausen. Den er dyr for klima og miljø, Tølløsebanen, og økonomisk set hele seks gange dyrere end tilsvarende busløsninger. Ja, Stenbæk var øjensynlig nedbøjet over at være tvunget til at iværksætte den efter hans opfattelse dyreste løsning. Men hvorfor denne ensidighed, og hvilke kilder bygger Stenbæk på, når han giver dette negative og fortegnede billede af Tølløsebanen? Hvorfor nedtones busdriftens reelle omkostninger og ulemper?

Med denne negative indstilling til Tølløsebanen er der fortsat al mulig grund til at holde øje med Stenbæk og regionsrådet for i tide at afsløre krumspring og smutveje. Stenbæk har godt nok udadtil blåstemplet sporrenoveringen, som også har fået opbakning fra Regionsrådets forretningsudvalg på dets møde den 7. marts, men hans indirekte kritik af Christiansborg-politikernes imødekommenhed over for mange lokalpolitikere, partiforeninger, organisationer, lokalsamfund, erhvervsdrivende og togbrugeres stærke ønsker og appeller om at bevare Tølløsebanen var ikke til at tage fejl af og lover ikke godt for fremtiden.

Stenbæk har således valgt at (skam)ride sin kæphest om den ”dyre” lokalbane, der sagtens kan erstattes af en meget billigere R-busrute. Det er beskæmmende og uholdbart og skaber fortsat utryghed.

I øvrigt haster det med at komme i gang med sporarbejdet. Som Stenbæk nævnte, mangler regionen 30 mio. kr., så vidt vides, til fortsat busdrift i det hidtidige omfang. De penge må han se at finde et andet sted end inden for den offentlige trafik. Ganske vist halter det i henhold til Søndagsavisen den 10. – 11. marts 2016 med at overholde tidsfristerne for diagnose for nye patienter i Region Sjælland. Dette harmonerer ikke helt med de helsides annoncer om behandling af psykoser og navneskift for Roskilde og Køge sygehuse, som er udnævnt til ”universitetshospitaler”. Lignende annoncer forekommer jævnlige og gavner næppe regionens økonomi. Sagen om den ”fritstillede” regionsdirektør gavner heller ikke ligefrem regionens renommé eller økonomi, men noget kunne tyde på manglende ledelse på højt niveau. Stenbæk burde måske kaste sig over andre områder end sporet på en lille lokalbane. Hvis man vil undgå et nyt udbud og dermed yderligere forsinkelse af sporrenoveringen, er hurtig handling påkrævet. Banen mister passagerer og dermed indtægter for hver dag, der går.

For nærmere oplysninger: Ole Iskov, medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik tlf. 28125374 og Leif Kajberg, medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik tlf. 29645164.