

Bemærkninger til forslaget

Danmark har siden murens fald i 1989 haft en formuleret Østeuropapolitik, som fastslår nødvendigheden af tætte kulturelle relationer og øget samhandel med Østeuropa, Rusland og de baltiske stater. I den sammenhæng er gode og hurtige transportforbindelser selvsagt vigtige elementer. Det er derfor uforståeligt, at man har accepteret DSB's idé om at nedlægge togstrækningen Nykøbing F.-Gedser og jernbanefærgen videre til Warnemünde/Rostock. Der er flere af DSB's argumenter, der ikke holder.

For det første hedder det sig, at Deutsche Bundesbahn ikke var interesseret i at bevare strækningen. Dette er senere blevet benægtet fra politisk side i Tyskland, hvor folkevalgte i Rostockområdet har udtalt stor forbavelse over det skete.

Argumentationen om, at strækningen giver et klækkeligt underskud, hænger delvis sammen med, at der på det sidste ikke har været reklameret for strækningen, at togene på strækningen var gamle og udslidte, og at de stoppede ved alle stationer undervejs, hvilket ikke gør rejsen særlig attraktiv for de rejsende.

Ligeledes er det blevet påstået, at rejsende, der ville med tog til Berlin, kunne rejse over Malmö og videre til Berlin, hvilket klart viser, at DSB ikke har den store interesse i at bevare togforbindelsen.

Et stærkt argument for bevarelse af togforbindelsen er, at meget tyder på, at Berlin bliver et af de helt store europæiske trafikknudepunkter i fremtiden.

EU planlægger for øjeblikket at bevilge tilskud til flere hurtigtogsstrækninger med udgang fra Berlin. Strækningerne skal betjenes med de såkaldte franske TGV-tog, der igennem en årrække eksempelvis har kørt mellem Lyon og Paris, men som også anvendes i Eurotunnelen mellem Frankrig og England, altså et gennemprøvet tog, som i løbet af nogle år forventes at kunne komme op på 500 km i timen.

Der er tale om, at EU vil støtte strækningen Berlin-Warszawa-Moskva med forbindelse videre til den transsibiriske jernbane til Vladivostok, samt stræk-

ningen Berlin-Katowice-Kjev, hvor der er mulighed for tog til Fjernøsten.

Det er inden for trafikområdet en almindelig tommelfingerregel, at det tager op til to år at oprette en rute eller strækning. Derfor er nedlæggelsen af strækningen København-Gedser-Berlin et trafikalt tilbageskridt, som det på et senere tidspunkt vil være svært at genoprette, også fordi SAS, de svenske jernbaner (SJ) og/eller privatbilismen hurtigt vil overtage strækningens kunder.

Der er skrevet metervis af rapporter om togenes fortræffelighed og om nødvendigheden af at satse på netop denne trafikform i fremtiden. Derfor forekommer nedlæggelsen af netop denne bane som endnu et eksempel på et visionært produkt, der stoppes ikke af saglige, men af kortsigtede økonomiske hensyn.

Ad 1

Beslutningen om nedlæggelse af strækningen har fået mange brugere af forbindelsen til offentligt at kritisere DSB for beslutningen.

Kritikken har især gået på, at DSB har gjort for lidt for at kapre passagerer, bl.a. ved ikke at annoncere særlig kraftigt for benyttelse af togstrækningen, som har eksisteret siden 1903, da man begyndte at overføre passagervogne med de nye færger, der blev indsat i samarbejde med de mecklenburgske jernbaner.

Men der har også fra brugerne været kritik af langsomheden og servicen på strækningen, hvorfor det er forslagsstillernes opfattelse, at der bør ske den serviceforbedring, som det vil være at indsætte IC3-tog på strækningen og reducere antallet af stop undervejs.

Ad 2

Med nedlæggelse af togene til Berlin har der været stillet spørgsmål om, hvorvidt DSB vil fortsætte driften på strækningen mellem Nykøbing og Gedser.

Al erfaring viser, at en reduktion af trafikken på en togstrækning medfører, at også færre bruger den på-