

Bemærkninger til forslaget

Nærværende forslag er i sit hovedsigte en genfremsettelse af beslutningsforslag B 32 fra folketingsåret 1995-96, se Folketingstidende 1995-96, forhandlingerne s. 849 og Tillæg A s. 1546. Beslutningsforslaget blev dengang afvist af et flertal i Folketinget.

Når forslaget nu genfremsettes, skyldes det den stigende erkendelse af, at nedlæggelsen af Berlin-ruten var en fejludvikling set i lyset af Berlins stigende betydning som ny hovedstad i Tyskland.

Gode og hurtige kollektive transportforbindelser til Berlin er selvsagt et vigtigt element i Danmarks samhandel og samfærdsel med Tyskland.

Derfor bør Berlin-ruten og den nedlagte togstrækning Nykøbing F.- Gedser samt jernbanefærgen videre til Warnemünde/Rostock genetableres.

Da jernbanelinjen blev nedlagt, var et af argumenterne, at strækningen gav et klækkeligt underskud. Det hang imidlertid sammen med, at linjen de seneste år blev betjent med gammelt, udslidt materiel, at rejsetiden bl.a. som følge af langsomme skift til færgen blev urimeligt lang, samt at der ikke blev foretaget nogen reklamer for strækningen. Alt i alt ikke noget særligt attraktivt for rejsende til Berlin.

Forslagsstillerne er overbeviste om, at en genoprettelse af forbindelsen med moderne materiel og væsentlig kortere rejsetid vil vise sig at være en fornuftig beslutning, som også vil gavne regionaltrafikken på Sjælland.

Ad 1. En genoprettelse af togforbindelsen til Berlin skal ske med up-to-date materiel, dvs. som udgangspunkt med IC3-tog. Sådanne togstammer kan indsættes til kørsel på det eksisterende jernbanenet med enkelte forbedringer, som forudsættes gennemført, inden sommerkøreplanen for 1999 træder i kraft.

Således er et væsentligt aspekt for at sikre forbindelsen på sigt, at den samlede rejsetid mellem København og Berlin skæres væsentligt ned i forhold til den tidligere forbindelse, og at der generelt sker en væsentlig kvalitetsforbedring på forbindelsen. Dermed muliggøres overførsel af passagerer fra bus og i et vist omfang fra fly til tog.

Ad 2. En forudsætning for genetablering af Ber-

lin-ruten er genindsættelse af en jernbanefærg mellem Gedser og Warnemünde/Rostock og herunder en opgradering af havnefaciliteterne, så der kan sikres en hurtig til- og frakørsel ved færgen.

Ad 3. Endvidere er det nødvendigt at gennemføre en generel opgradering af hele jernbanestrækningen mellem København og Gedser, så den gennemsnitlige hastighed kan sættes op. Især kan fremhæves, at strækningen mellem Nykøbing F. og Gedser trænger til at blive opgraderet.

Imidlertid bør genetableringen af Berlin-ruten ikke afvente en samlet opgradering, og det ligger i beslutningsforslaget, at forbindelsen bør etableres, når de mest nødvendige opgraderinger er gennemført, men at målet for linjen er en samlet opgradering.

Ad 4. Forslagsstillerne ønsker, at der i tilknytning til genetableringen af Berlin-ruten gennemføres en væsentlig forbedring af den lokale togbetjening på strækningen mellem København og Gedser. Derfor indeholder forslaget et ønske om, at der i tilknytning til IC3-forbindelsen indsættes regionale togstammer til særskilt betjening af lokal- og regionalstationer mellem København og Gedser. I denne sammenhæng ønskes især forbindelserne til Næstved forbedret. Det bør dog også overvejes, hvorvidt den samlede indsats også kan føre til genåbning af stationer på strækningen.

Ad 5. Da Berlin-ruten blev lukket, skete det bl.a. med henvisning til, at linjen kørte med et årligt underskud på 10-20 mio. kroner. Såfremt en genåbning ikke i sig selv kan køre rundt økonomisk foreslås det, at et eventuelt underskud dækkes via finansloven, så underskuddet ikke dækkes inden for DSB's eksisterende budget. Det er forslagsstillerens opfattelse, at strækningen forholdsvis hurtigt vil kunne hvile i sig selv i lyset af Berlins voksende betydning og den hermed følgende udvikling af Berlin som et centralt trafikknudepunkt og udfaldsport mod øst.

De nødvendige anlægsudgifter til havnefaciliteter samt opgraderinger forudsættes dækket af Banestyrelsen.