

MAN SKAL DA HAVE EN PLAN



Om gods på banen

Nu er høringen om lukningen af Grindstedbanen afsluttet, og endnu et stykke banestrækning i Danmark lukker. Det er ikke fordi jeg har et særligt forhold til strækningen, eller bare er nostalgiker i al almindelighed, men det sætter igen tanker i gang om, hvordan der nogensinde skal komme mere gods på skinneme og væk fra vejene.

Det har i efterhånden mange år været en politisk målsætning at øge godstrafikken på banen. Bare fra de sidste 10-12 år har hvidbøger fra EU (2001 og 2011) samt et utal af nationale rapporter udsagt, at mere gods skal på skinner. Både trængselsdagsordenen og bæredygtighedsdagsordenen trækker i den retning.

Citat fra 2011-hvidbogen: *"30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km bør overgå til andre transportformer såsom jernbane- eller søtransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050"*. Det er bare ét af de 10 mål, hvoraf flere af de andre mål også peger på jernbanen.

Det er godt med store visioner, men den slags mål kræver virkelig langsigtet planlægning, hvis målene skal indfries. I hvert fald hvis de skal indfries på markedets egne vilkår. Og alternativet er typisk finansielle styringsinstrumenter, der er politisk 'nemme', men som oftest udmøntes i enten konkurrenceforringende afgiftssystemer eller planøkonomiske støtteordninger.

Der skal selvfølgelig en bred vifte af tiltag til, men en ting der i hvert fald ikke skal til, er at sende banestrækninger til de evige remiser og derved lade hele det potentielle tilbringersystem visne hen. Når gods først er kommet på gummihjul skal der meget til at flytte det til tilbage til stålhjul.

Så hvad kan vi gøre, hvis vi skal gøre mere og andet end at tage de nemme, men i globalt perspektiv dårlige, afgiftsløsninger?

Jeg mener, at der skal gøres en større politisk indsats for at skabe gode strukturelle rammebetingelser på landsplan. Hensynet til mulighederne for, og attraktiviteten ved, at bringe gods på skinner, bør have en større plads i planlovgivningen, hvis de overordnede mål skal nås på en god måde. Det kunne starte med et landsplandirektiv om gods, og skal selvfølgelig indgå i kommunalplanlægningen.

Så der er faste og konkrete overordnede rammer for godstrafikkens udvikling.

Så kommunerne ikke disponerer arealer på en måde, der umuliggør fremtidige godsmuligheder (hvilket ofte konflikter med lokale interesser).

Så gamle jernbanestrækninger med godspotentiale ikke nedlægges permanent (Grindstedbanen behøver ikke fornyes her og nu, men lad være med at afskrive arealerne for tid og evighed).

Så den statslige jernbanesektor pålægges ikke at frasælge godsrelevante arealer og at indtænke usikrede sidespor i de områder, som kommunalplanerne udpeger som industriområder med godspotentiale.

For man skal da have en plan.

/Niels