

Århus N, den 12.12. 2010

Til Folketingets Trafikudvalg.

Vedr. Vestbanen A/S og Varde Kommune.

Kære Folketingspolitikere.

For nogle måneder siden blev det med en enkelt stemmes flertal i regionsrådet i Syddanmark vedtaget at tilføre Vestbanen A/S de nødvendige midler til indkøb af nye togsæt og installation af et tidssvarende togkontrolsystem. Visionen var at skabe samdrift mellem det togsystem, som kører mellem Esbjerg og Varde og Vestbanen A/S mellem Varde og Nørre Nebel. På den måde kunne eksisterende privatbanespor inddrages i en nærbane-løsning, ikke ulig den, som er vedtaget omkring Århus let-/nærbane.

Region Syddanmark modtager hvert år 33 mio. kr. i bloktilskud, alene fordi man har et antal km privatbanespor. Desværre har regionen fortsat Ribe Amts praksis, hvor de penge er brugt til alt muligt andet, end at sikre privatbanen. De sidste par gange, hvor man har fornyet drifts-kontrakten med Arriva, har man sikret sig at al vedligeholdelse af spor og togsæt har været holdt på et minimum, således, at prisen for banen har ligget på 7-10 mio. kr. om året. Uholdbart billigt for en privatbane af den størrelse. Togsættene er da også så dårlige, at toiletterne i dem har været aflåste i flere år.

Nu forventer visse partier i regionsrådet imidlertid, at bloktilskuddet til regionen vil fortsætte på samme niveau som hidtil, selvom man nedlægger banen, og på den baggrund mener man, at man kan spare en masse penge, hvis man nedlægger banen. Det skal jeg ikke gøre mig klog på, blot konstatere, at man er lykkedes med at udsulte banen så meget, at der nu skal investeres en del for at få den gjort tidssvarende.

Vestbanen mellem Varde og Nørre Nebel kunne ellers godt udvikles, til gavn for hele nærområdet – ikke mindst turismen. Man kunne forlænge den til Nymindegab, hvor sporet stadig ligger, men er spærret. Man kunne indtænke banen i en større sammenhæng, fx sammen med togene fra Esbjerg, som det da også er planen, men også med togene helt fra grænsen og fra Tyskland, fx biltog.

I denne uge kom det så frem, at Varde Kommune ikke måtte låne 40 mio. kr., som det kræver, hvis kommunen som medejer af banen, skal bære sin del af en fornyelse af den. Et sådant lån kræver tilladelse fra Indenrigsministeriet, og den kunne man altså ikke få, selvom kommuner ellers godt kan låne til fx færgedrift. Dermed står og falder hele visionen om en renoveret Vestbane, med de 40 mio. kr., som modsvarer kommunens andel i banen.

Nu er mit spørgsmål så: Hvordan skal en kommune, som medejer af et stykke infrastruktur, sikre en fremtidig betjening, når man ikke må foretage de fornødne renoveringer efter 35 år med de samme Y-tog eller lynetter, som de også kaldes? Det skal siges, at selve sporet på banen er i god stand, da det blev fornyet i begyndelsen af 1980'erne, og trafikken er jo foregået med lette togsæt, så der er fortsat en god levetid i dem. Dertil vil størstedelen af sporet – mellem Varde og Oksbøl Syd/Oksbøllejren – i tilfælde af en nedlæggelse hjemfalde til staten/Banedanmark, som vil være forpligtet til, at holde det åbent i fremtiden, fordi der en gang om året kan tænkes at komme et militærtog til lejren. Derfor er staten overfor NATO forpligtet til, at bevare sporet. Det er samme problematik, som gælder sporet mellem Tønder og grænsen, som man jo pludseligt måtte finde midler til at renovere for nogle år siden, da det kom frem, at man faktisk var forpligtet hertil i forhold til NATO.

Herfra hvor jeg sidder, er det ganske uforståeligt, at en kommune som Århus Kommune, må kaste en halv mia. kr. eller mere i en letbane, mens en mindre kommune som Varde, ikke må finansiere renoveringen af et stykke eksisterende infrastruktur.

Hvordan skal Varde Kommune nu agere, for at redde banen? For der var enstemmighed i byrådet i forhold til at støtte en renovering og ansøgning om et lån. Vil regering og Folketing acceptere en mindre skattestigning i kommunen, for at redde banen, eller er det muligt, at I trafikpolitikere kunne finde de 40 mio. i en kommende udmøntning af de mange mia. kr., som I jo – meget flot i øvrigt – har afsat til trafikken over de kommende år? Jeg har noteret mig, at projekterne omkring en kombi-terminal ved Køge og et spor til Nyborg havn er faldet bort. Kunne I så ikke finde de 40 mio. kr. og dække Varde Kommunes andel af en renovering af Vestbanen, således at vi undgår, at skulle nedlægge og lukke endnu et stykke dansk jernbane, endda i en tid, hvor man ellers fornemmer, at jernbanen er i centrum af en fremtidig, grøn transportpolitik. Det vil være et meget dårligt signal, om man nedlægger denne grønne transportform, selv i et udkantsområde som Varde Kommune.

Skulle man vælge at gå over til busdrift i stedet for jernbanen, vil man især i sommermånederne opleve, at mange busser vil sidde uhjælpeligt fast i lange bilkøer, især om lørdagen, hvor vejene omkring Varde for det meste stopper fuldstændigt til. Dernæst vil rejsetiden generelt blive noget længere, idet bussen jo ikke kan dække de samme byer, og samtidig holde en rejsetid der er bare nogenlunde lige så hurtig som togets. Endelig vil busdriften jo i højere grad hvile på kommunen, mens regionen kun er forpligtet til at deltage i busdrift på tværs af kommunegrænser. Dermed vil Varde Kommunes udgift totalt set stige en del.

Når man erstatter togdrift med busser, har trafikforskerne den tommelfingerregel, at man over en periode vil miste ca. 40% af passagererne. Det er den såkaldte skinne-effekt. De 40 % er udtryk for, at de der kan må tage bilen eller købe sig en bil nr. 2, mens de der ikke kan, må flytte eller vælge deres job/uddannelsessted fra. Det har en direkte indflydelse på boligpriserne i et lokalområde, at der ligger en jernbanestation. Med et busstoppested vil boligprisen og dermed friværdien falde, hvilket på lang sigt er med til at sænke købekraften lokalt. Man skal derfor også tænke på konsekvensen for et område af udkantsdanmark, dersom man nedlægger banen.

Jeg og sikkert mange andre håber på jeres velvillige syn på sagen.

Med venlig hilsen  
Mads Mikkel Tørsleff  
Herambsgade 4 3. th  
8200 Århus N