



**RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

26. februar 2013

Transportminister Henrik Dam Kristensen  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

## Esbjerg Nærbane og Grindstedbanen

Kære Henrik Dam Kristensen

Vi tillader os hermed at fremkomme med nedenstående bemærkninger og forslag til udnyttelse af ovennævnte to banesystemer, idet vi er bekendt med de scenarier for en "Nærbane Ribe-Esbjerg-Varde-Oksbøl", som Esbjerg og Varde Kommuner sammen med Sydtrafik og Trafikstyrelsen har opstillet. Rådet for Bæredygtig Trafik finder screeningsanalysen for den foreslåede nærbane relevant og har med interesse noteret sig, at der lægges vægt på hastighedsopgraderinger på op til 120 km/t. principielt kombineret med halvtimesdrift. Det undrer os i øvrigt lidt, at højere toghastighed ikke er muliggjort i forbindelse med sporfornyelserne for et par år siden, men vi har forståelse for, at forholdet nu afventer introduktionen af ERTMS efter 2020. Vi havde gerne set nogle endnu hurtigere tog på de lange stræk i Jylland, men kan akkviescere ved, at den kommende elektrificering af hovedstrækningerne formentlig vil frigøre IC3- og IC4-tog til sidestrækningerne.

Uanset hvilket scenarie der måtte blive valgt til Esbjerg Nærbane, skal vi anmode om, at den spærrede og "hvilende" Grindstedbane må blive indtænkt i den samlede løsning – dog eventuelt således, at den i starten danner sin egen linje mellem Esbjerg og Grindsted med halvtimesdrift. Der vil således blive mulighed for togsift i både Bramming og Esbjerg. Såfremt køreplanen tillader det, kan togsæt naturligvis samles og adskilles i både Esbjerg og Bramming, idet vi forestiller os, at samme operatør (f.eks. Arriva) og samme materiel trafikerer både nærbanen og Grindstedbanen.

Grindstedbanen er jo ikke nedlagt, hvilket tidligst kan ske pr. 1. september 2014, og der er således tid til at overveje situationen. Vi er vidende om, at der er lokale ønsker om nedlæggelse, men vi agter i den kommende tid at undersøge, hvor dybt disse ønsker bunder, idet der også er andre tanker fremme.

Som vi allerede var inde på i vores brev af 16. april 2012 til dig, har Trafikstyrelsen sidenhen (den 23. august 2012) offentliggjort en da ca. 1½ måned gammel "Forundersøgelse af banebetjening af Billund lufthavn", der konkluderende peger på en østlig linjeføring i form af enten en konventionel jernbane fra Jelling med en samlet rejsetid fra Vejle på 29 minutter eller en elektrisk letbane direkte fra Vejle til Billund med en rejsetid på 23 minutter. Grindstedbanen er dog kort omtalt i forundersøgelsen, men er fravalgt, da de (nuværende) "rejsestrømme ikke går den vej." Denne

forundersøgelse er uforståeligt nok ikke omtalt i Banedanmarks høringsmateriale vedrørende eventuel nedlæggelse af Grindstedbanen, og den er derfor stort set slet ikke kommet ind i billedet.

Naturligvis er det ikke rentabelt at opretholde 40 km jernbane for et ugentligt tog bestående af to ganske vist store tankvogne, som der omhyggeligt gøres rede for, men det har heller aldrig været vores ærinde på længere sigt. Sagen er nemlig den, at der fra Grindsted til Billund, som du ved, kun er ca. 13 km, og ihukommende trafikforskeres mantra om "at plukke de lavthængende frugter først" er det nærliggende at foreslå en nærmere undersøgelse af en opgradering af Grindstedbanen i forbindelse med en forlængelse til Billund. Fortsat brug af Grindstedbanen hænger også godt sammen med Infrastrukturkommissionens tanker om at udnytte bestående infrastruktur.

Vi har i vores førnævnte brev til dig kort skitseret en sådan løsning, og vi vil i det følgende tillade os lidt mere detaljeret at redegøre herfor. Ingen jernbane til Billund kan tilgodese indbyggere i alle fire verdenshjørner, og en bane Bramming-Grindsted-Billund vil naturligt være mest til gavn for passagerer fra Sjælland-Fyn, Sydvest- og Sønderjylland samt eventuelt Sydslesvig. Omvendt vil Trafikstyrelsens "favoritter" (Vejle- og Jelling-løsningerne) mest tilgodese Øst- og Midtjylland.

Jernbanestrækningen Lunderskov-Esbjerg står foran elektrificering med deraf følgende højere toghastighed. I forbindelse med nyt signalsystem (ERTMS) har Esbjerg derved mulighed for på et tidligt tidspunkt at komme med i den såkaldte "timemodel". Med nyt spor Bramming-Grindsted og nyanlagt bane Grindsted-Billund begge beregnet for 120-140 km/t. bliver omvejen via Bramming af mindre betydning qva togenes hastighed. Tilsvarende omveje kendes over hele landet.

Med implementering af timemodel København-Odense og Odense-Esbjerg (med stop i Kolding) vil f.eks. følgende omtrentlige rejsetider via Bramming til Billund kunne opnås:

Odense-Bramming 50 min., (togdeling), Bramming-Billund 40 min., i alt 1 t. 30 min.

København H-Bramming 1 t. 50 min., (togdeling), Bramming-Billund 40 min., i alt 2 t. 30 min.

Kolding-Bramming 25 min., (togdeling), Bramming-Billund 40 min., i alt 1 t. 05 min.

Sønderborg-Kolding 1 t. 26 min., (nuv. IC-tog, togsift 5 min.), Kolding-Bramming 25 min., (togdeling), Bramming-Billund 40 min., i alt 2 t. 36 min.

Flensburg-Kolding 1 t. 13 min., (nuv. ICE-tog, togsift 5 min.), Kolding-Bramming 25 min. (togdeling), Bramming-Billund 40 min., i alt 2 t. 23 min.

Tønder-Bramming 1 t. 09 min., (nuv. Arriva-tog, togsift 5 min.), Bramming-Billund 40 min., i alt 1 t. 54 min.

Der påregnes indtil videre samkøring af de nuværende ER4- og IC3-tog, der skilles og samles i Bramming, således at ER4-delen kører til Esbjerg og IC3-delen til Grindsted/Billund. Når dette materiel engang skal udskiftes, bør det blive med elektriske tog, der kan skilles og samles, ligesom

også Grindsted/Billundbanen i lighed med landets øvrige jernbaner må elektrificeres. De nævnte ældre tog vil i overgangsfasen være lidt langsommere end forudsat i timemodellen. Til gengæld kræver løsningen foreløbig ikke ekstra materiel, da der – forudsat ibrugtagning af de "nye" IC4-tog – bliver masser af IC3-tog ledige.

De tilsvarende tider over Vejle (med overgangstid på gennemsnitlig 15 min. som nævnt i forundersøgelsen og direkte letbane til Billund 23 min.) vil være:

Fra Odense i alt 1 t. 28 min.

Fra København H i alt 2 t. 28 min.

Fra Kolding (direkte tog til Vejle) i alt 1 t. 10 min.

Fra Sønderborg (nuv. IC-tog med togsift i Kolding hvorfra direkte tog til Vejle) i alt 2 t. 54 min.

Fra Flensburg (nuv. EC-tog til Vejle) i alt 2 t. 24 min.

Fra Tønder (nuv. Arriva-tog med skift i Bramming og Kolding hvorfra direkte tog til Vejle) i alt 3 t. 13 min.

Og over Jelling (med overgangstid på gennemsnitlig 15 min. i Vejle og konventionel jernbane til Billund 29 min. som nævnt i forundersøgelsen; deling af tog i Jelling er tilsyneladende ikke forudsat):

Fra Odense i alt 1 t. 34 min.

Fra København H i alt 2 t. 34 min.

Fra Kolding (direkte tog til Vejle) 1 t. 16 min.

Fra Sønderborg (nuv. IC-tog med togsift i Kolding hvorfra direkte tog til Vejle) i alt 3 t. 00 min.

Fra Flensburg (nuv. EC-tog til Vejle) i alt 2 t. 30 min.

Fra Tønder (nuv. Arriva-tog med skift i Bramming og Kolding hvorfra direkte tog til Vejle) i alt 3 t. 19 min.

Tilslutningstiderne er i alt væsentligt taget fra den gældende køreplan.

Det ses, at rejsetiderne fra Sjælland-Fyn og det meste af det syd- og sønderjyske område ikke adskiller sig markant, hvad enten man rejser over Bramming eller Vejle, og omvejen via Bramming spiller således tidsmæssigt en mindre rolle og er nok mest af psykologisk betydning. Bramming-løsningen vil omfatte ca. 1,6 mio. mulige rejser i forbindelse med lufthavnen (inkl. fra Fredericia) og internt i Billund Kommune af de på figur 3 i forundersøgelsen viste 3,8 mio. mulige rejser i Jylland m.v. De stipulerede tal for gæster til Legoland og Lalandia m.fl. skal nok tages med et vist forbehold, idet de fleste af disse gæster må formodes at komme i bil. Derimod vil de godt 10.000 arbejdspladser i Billund og Grindsted byer (herunder på Legofabrikken og DuPont) betyde et vist antal pendlere på jernbanen, hvortil kommer muligheden for godstrafik til både Grindsted og Billund, idet vi naturligtvis forudsætter banen oprustet til normal standard.

Yderligere bor der i og ved stationsbyerne langs banen mod Bramming skønsmæssigt følgende antal indbyggere:

Krogager ca. 500

Tofterup - 650

Agerbæk - 1300  
Glejbjerg - 700  
Vejrup - 500

Disse vil med fordel og naturligvis sammen med indbyggerne i Billund og Grindsted (samt Bramming, Tjæreborg og en kommende Jerne Station) kunne betjenes af lokaltog (Arriva LINT) til og fra Esbjerg som et supplement til Esbjerg Nærbane og lufthavnstogene kun med stop i Grindsted.

Trafikstyrelsens forundersøgelse (tabel 22) opererer med en anlægspris for Jelling-løsningen (almindelig banenorm) på ca. 724 mio. kr. og ca. 1.264 mio. kr. for letbaneløsningen fra Vejle (begge til Legoland). Forlængelse til Grindsted vil koste ca. 258 mio. kr. mere for Jelling-løsningen og ca. 321 mio. kr. mere for Vejle-løsningen. De anførte priser er inkl. det "normale" tillæg på 50 % til uforudsete udgifter. Letbanen kan ikke befordre gods i modsætning til jernbanen via Jelling.

Begge løsninger kræver på sigt nyt rullende materiel, hvilket er indlysende for letbanen (sporvogne til ca. 175 mio. kr.), mens vi stiller os lidt tvivlende over for behovet for nyt dieselmateriel (Desiro motorvogne e.l.) til forbindelsen over Jelling. Man har tilsyneladende som tidligere nævnt ikke tænkt sig at dele togsæt i Jelling, og hvis ikke man vil anvende brugte IC3 eller IC4-tog fra DSB, vil de nævnte anlægsomkostninger forøges med ca. 225 mio. kr. for Jelling-løsningen.

Vi stiller os ligeledes tvivlende over for en letbane (hurtigsporvej) mellem Vejle og Billund Lufthavn, idet letbaner efter vores erfaring især har deres styrke med større byer end Vejle som trafikalt grundlag, ligesom standardsporvogne normalt kun kan køre ca. 100 km/t. Desuden har vognene ikke helt jernbanemateriels plads og komfort, ligesom det vil være en klar ulempe at skulle skifte i Vejle måske med meget bagage. Hvis DSB bliver operatør, vil letbanen være en "fremmed fugl", og den vil være for lille til at blive drevet rationelt selvstændigt.

Ingen af de to foreslåede løsninger er efter vores opfattelse optimale, som forundersøgelsen også er lidt inde på. Over for samlede anlægsudgifter på op til ca. 15.865 mio. kr. (letbane Vejle-Grindsted) hhv. ca. 982 mio. kr. (ny jernbane Jelling-Grindsted) kan imidlertid opstilles følgende overslag for nyt spor Bramming-Grindsted og ny jernbane Grindsted-Billund:

Sporfornyelse ca. 40 km à ca. 2,5 mio. kr.	ca. 100 mio. kr.
+ 50 % til uforudsete udgifter	- 50 - -
Ny strækning Grindsted-Billund, jf. tabel 22	
i forundersøgelse	- 217 - -
+ 50 % til uforudsete udgifter	- 109 - -
I alt	ca. 476 mio kr., dvs. langt billigere samt væsentligt hurtigere at anlægge end de foreslåede to andre løsninger.

Det bemærkes, at prisen for sporfornyelsen er estimeret ud fra erfarne sporentreprenørers nyeste overslag, ligesom vi til denne "rutineopgave" ikke har indregnet udgifter til VVM-undersøgelse og bygherreadministration, men priserne kan svinge og måske forhandles. For at undgå

rebroussement i Grindsted kan den nye strækning føres sønden om Grindsted delvis på den tidligere trace fra den i 1957 nedlagte Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane via en shunt fra Frodeslund Plantage til et punkt før Utoft. Denne linjeføring medfører imidlertid en mindre heldig placering af ny Grindsted Station syd for den nuværende bebyggelse uden mulighed for direkte godsbetjening af DuPont.

Alternativet kunne være en nordlig linjeføring ligesom den foreslåede letbanes, således at jernbanen føres ind til Grindsted Station via traceen fra den nedlagte DSB-strækning til Filskov (i øvrigt med mulighed for senere forlængelse til Brande). Derved bevares stationens centrale placering, ligesom DuPont kan beholde sin jernbanetilslutning.

Naturligvis vil næppe heller den her foreslåede lufthavnsbane fra Bramming til Billund være samfundsøkonomisk rentabel i gængs forstand, men vi er afstået fra at komme ind på sådanne beregninger, idet vi er stærkt i tvivl om deres hensigtsmæssighed. Således finder vi det betænkeligt at lade imaginære forhold som f.eks. skatteforvridning og prissætning af fritid indgå i beregningerne, mens andre mere "bløde" eller miljømæssige værdier ikke indgår. Vi mener imidlertid at vide, at der arbejdes på en mere "retfærdig" metode, der ikke kommer til at virke prohibitiv over for jernbanenyanlæg.

Sammenfattende mener vi, at vores forslag om en vestlig jernbaneforbindelse til Billund Lufthavn har så mange gode elementer i sig, at det fortjener en nærmere og grundigere forundersøgelse. Det er nu, chancen er der for en rimelig penge at kunne genskabe noget af det tidligere vest- og midtjyske jernbanenet. Din tanke om at bevare banetraceen intakt og friholde den for bebyggelse m.v. med henblik på senere baneanlæg er allerhøjst en nødløsning, men den tager selvfølgelig luften ud af de banemodstandere, der har vilde byggeplaner på traceen.

Vi håber, du undskylder, at dette brev måske blev lige vel langt, men vi finder det påkrævet, at vores budskab kommer "ordentligt" ud og ikke bare strander i Banedanmark i forbindelse med en høring. Vi vil meget gerne høre fra dig.

Folketingets Transportudvalg, Trafikstyrelsen, Banedanmark, Region Syddanmark, Esbjerg, Varde, Vejen og Billund Kommuner, DSB, Arriva, Sydtrafik og Dansk Jernbaneforbund modtager genpart af dette brev.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen  
Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik

Ole Iskov  
Medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik