



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

30. september 2012

Banedanmark
Att. Kim Backmann Paulsen
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Høring om eventuel nedlæggelse af Grindstedbanen

Med henvisning til Banedanmarks notat af 4. september 2012 tillader vi os hermed at fremkomme med nedenstående bemærkninger til forslaget om nedlæggelse af banen.

Indledningsvis gør vi opmærksom på, at et hvilende sidespor i henhold til Netredegørelse 2013 skal være hvilende i 2 år, og Grindstedbanen kan derfor tidligst nedlægges pr. 1. september 2014 (og ikke 2013). Bestemmelsen er formentlig indført for at undgå "hovedkulds" nedlæggelse og optagning af infrastruktur, som alligevel kan anvendes til fortsat jernbanedrift, og giver god mening i det foreliggende tilfælde, der er præget af lige lovligt meget hastværk. Nu er der tid til at tænke sig om.

Som sagen tegner sig for os, udtalte transportministeren allerede den 1. juni 2012 på baggrund af et læserbrev til Jyske Vestkysten, at det ikke var rentabelt at opretholde den beskedne godstrafik på Grindstedbanen, og at han derfor gik ind for banens lukning. Han ville dog sikre, at banetraceen forbliver sammenhængende, hvis det igen skulle blive rentabelt at drive jernbanetrafik på den.

I fortsættelse heraf underrettede transportministeren den 13. juni 2012 Folketingets Transportudvalg om, at han bl.a. på baggrund af et lokalt ønske havde bedt Banedanmark om at indlede den formelle proces omkring nedlæggelse af Grindstedbanen. Han vedlagde et baggrundsnotat af 7. juni 2012 til udvalgets orientering. Notatet indeholder intet nyt for os, men det fremgår med al ønskelig tydelighed, at den nuværende situation skyldes Banedanmarks manglende vedligehold i mange år. Vi er vidende om, at det lokale ønske om nedlæggelse tilsyneladende og mærkeligt nok kommer fra Varde Byråd og herunder bestyrelsesformanden for Sydtrafik, som ellers begge har været særdeles aktive i kampen for at bevare Vestbanen (VNJ).

Den 23. august 2012 offentliggjorde Trafikstyrelsen en 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 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 kommet i høring.

Pr. 1. september 2012 gøres Grindstedbanen hvilende.

Den 4. september 2012 sendes spørgsmålet om nedlæggelse i offentlig høring med relativt kort svarfrist 2. oktober 2012. Vi forstår ikke helt, hvorfor det haster så meget, og hvorfor forundersøgelsen af banebetjening af Billund lufthavn slet ikke er nævnt i høringsmaterialet.

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 er heller ikke vores ærinde i denne omgang. Sagen er nemlig den, at der fra Grindsted til Billund kun er ca. 13 km, og ihukommende trafikforskeres mantra om "først at plukke de lavthængende frugter" er det nærliggende at foreslå en nærmere undersøgelse af en forlængelse af Grindstedbanen til Billund. "Genbrug" af Grindstedbanen hænger også sammen med den nu næsten glemte Infrastrukturkommissions tanker om at udnytte bestående infrastruktur. Ideen er ganske vist nævnt i føromtalt forundersøgelse, men er ikke underkastet en nærmere prøvelse, selv om Rådet for Bæredygtig Trafik faktisk allerede i brev af 16. april 2012 til transportministeren fremsatte tanken i øvrigt uden at modtage svar.

Ingen jernbane til Billund kan tilgodese indbyggere i alle fire verdenshjørner, og en forlænget og opdateret bane Bramming-Grindsted-Billund vil naturligt være mest til gavn for passagerer fra Sjælland og Fyn samt Sydvest- og Sønderjylland og eventuelt Sydslesvig. Omvendt vil forundersøgelsens "favoritter" (Vejle- og Jelling-løsningerne) mest tilgodese Østjylland.

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" (1 times rejsetid København-Odense, Odense-Århus, Århus-Ålborg og altså også Odense-Esbjerg). 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.

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. Når dette materiel engang skal udskiftes, bliver det med elektriske tog, der kan skilles og samles, ligesom også Grindstedbanen må elektrificeres helt til Billund. De nævnte ældre tog vil dog i denne overgangsfase 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 (idet Grindsted "automatisk" kommer med) 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 disse gæster erfaringsmæssigt vil 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 naturligvis 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 sammen med indbyggerne i Billund og Grindsted (samt Bramming, Tjæreborg og en kommende Esbjerg Øst Station) kunne betjenes af lokaltog til og fra Esbjerg som et supplement til "Esbjerg Nærbane". Denne er skitseret i en fælles skrivelse af 1. november 2011 fra Esbjerg og Varde Kommuner samt Sydtrafik til transportministeren med genpart til Folketingets Trafikudvalg og en række lokale folketingsmedlemmer. Vi er vidende om, at Esbjerg Kommune i øjeblikket arbejder på Esbjerg Øst sagen.

Trafikstyrelsens forundersøgelse opererer med en anlægspris for Jelling-løsningen på ca. 700 mio. kr. og ca. 1,2 mia. kr. for letbaneløsningen fra Vejle. Forlængelse til Grindsted vil koste ca. 300 mio. kr. mere for Jelling-løsningen og ca. 1,6 mia. kr. mere for Vejle-løsningen. De anførte priser er inkl. det "normale" tillæg på 50 % til uforudsete udgifter. Der er ikke regnet med godstrafik i nogen af løsningerne, hvilket vi anser for en uheldig tendens.

Begge løsninger kræver nyt rullende materiel, hvilket er indlysende for letbanen (sporvogne til ca. 175 mio. kr.), mens vi må stille os 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, hvorfor de nævnte anlægsomkostninger forøges med ca. 225 mio. kr. for Jelling-løsningen.

Ingen af de to løsninger er dog efter vores opfattelse optimale, ligesom forundersøgelsen stiller sig skeptisk til deres samfundsøkonomiske relevans. Over for samlede anlægsudgifter på op til ca. 1,6 mia. kr. (letbane Vejle-Grindsted) hhv. ca. 1 mia. 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 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 bygherreadministration. 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 i stil med den foreslåede letbanes, således at jernbanen føres ind til Grindsted Station via traceen fra den nedlagte DSB-strækning til Filskov (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. skatteforvridding og prissætning af fritid indgå i beregningerne, ligesom andre mere "bløde" eller miljømæssige værdier ikke indgår. Vi er imidlertid bekendt med, at der fra kompetent side 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 undersøgelse. Og det er der altså to år til.

Med venlig hilsen
Ole Iskov
medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik