



Rhonexpress fungerer som lufthavnsbane i Lyon.
Foto: Allan Frank, Wiki

Letbaner.DK

Helge Bay
Østergade 16
8660 Skanderborg
mobil: 30 34 20 36
mail: hb@letbaner.dk

Jernbane til Billund betyder slut med IC-tog til Nord-vestjylland

d. 22.02.2014

Valg af system til Billundbanen skal afgøres til april. Valget står imellem at etablere en jernbane fra Jelling, eller en letbane fra Vejle til Billund. Men jernbaneløsningen vil fratage Nord-vestjylland sine IC-tog og skabe et stort behov for flere baner, udtaler Letbaner.dk's baneekspert Helge Bay.

Trafikstyrelsens rapport "Forundersøgelse af banebetjening af Billund" anslår jernbaneløsningens rejsetid Vejle-Billund til 29 min. hvilket er 26% mere end med letbanens 23 min. Rapporten vurderer prisen ud fra en "let" sidebane til 120 km/t uden godstrafik og uden elektrificering. (Anslået 0,7 mia. kr.). Prisen er undervurderet, da banen også bør elektrificeres når Herningbanen ved Jelling nu bliver det.

Rapporten vurderer selv den foreslåede trafik i Grejsdalen som "anstrengt" og at de direkte IC-tog fra Struer, Holstebro og Herning, samt de supplerende myldretidstog fra Herning, må ophøre for at give plads til to lufthavnstog i timen.

Togene mellem Jelling-Vejle vil køre i en så stram køreplan, at de sandsynligvis ikke vil kunne køres videre fra Vejle til fx Fredericia eller Kolding af hensyn til rettidigheden. Det betyder at alle de rejsende til Billund sandsynligvis alligevel skal skifte tog i Vejle ligesom med letbaneløsningen.

"Rejser til og fra fx Odense og København vil i givet fald altid indebære togskift i Vejle", skriver rapporten, som ikke beskriver muligheden for at videreføre lufthavnstogene til Fredericia eller Kolding.

Gennemføres lufthavnstogene alligevel til fx Fredericia, vil det sandsynligvis betyde, at Timemodellens sidste IC-tog Aarhus-Vejle-København vil forsvinde fra Vejle og køre over fjorden i stedet. Der vil nemlig mangle plads på skinnerne syd for Vejle og især fra Brejning til Fredericia.

For at afhjælpe dette må der investeres flere penge i nye spor, fx fra Jelling til Horsens i retning Aarhus (Pris ca. 1,6 mia. kr.) og måske en stikbane mod Herning (Pris ca. 0,4 mia.kr.). Det vil sige at Billundbanen med elektrificering og nødvendige udvidelser kan blive meget dyrere. (Anslået 3,0 mia. kr.).

En letbaneløsning kan følge den korteste rute mellem Vejle og Billund uden om den langsomme Grejsdal uden at forringe togene fra Vejle, Herning og Holstebro. Letbanen bliver hurtigere, selv om den i Vejle skal køre langsomt igennem byens gader. Letbaner skaber ikke barriere i byen. En særlig god ting ved letbanen er muligheden for en højere frekvens fx 2-4 tog i timen. (Anslået 1,5 mia. kr.).

Letbaneløsningen vil umiddelbart kunne opfylde behovet i en overskuelig fremtid uden udbygninger og kan desuden betjene Vejle by, Bredsten og Billund by ved at følge den gamle hovedvej i stedet for den fredede Grejsdal. Og togskiftet i Vejle bliver ubetydeligt, hvis der etableres høj frekvens uden ventetider og gode forhold med fx rulletrapper.

Derfor bør en større statslig finansiering sikres til en letbane til Billund Lufthavn, så den løsning kan komme i spil, uanset at letbaner i byer normalt finansieres med en statslig andel på kun ca. 45%, slutter Helge Bay fra Letbaner.dk.

Læs mere her: <http://letbaner.dk/nyheder/00470/>

Trafikgruppen Letbaner.DK ønsker at informere om gode offentlige trafikløsninger med henvisning til erfaringer fra udlandet. Alt arbejde er frivilligt og uafhængigt af såvel politiske som erhvervs-mæssige interesser.